inforespace

ufologie
phénomènes
spatiaux

revue trimestrielle n° 56
mai 1981, 10me année

Cotisations

	Belgique	France	Autres pays
1981 (Inforespace n° 55 à 58 + n° hors série)			
Cotisation ordinaire	FB 500,—	FF 90,—	FB 630,—
étudiant	FB 450,—	FF 80,—	FB 530,—
1980 (Inforespace n° 49 à 54 + n° hors série)			
Cotisation ordinaire	FB 500,—	FF 90,—	FB 630,—
étudiant	FB 450,—	FF 80,—	FB 580,—
1979 (Inforespace n° 43 à 48 + n° hors série)			
Cotisation ordinaire	FB 500,—	FF 90,—	FB 630,—
étudiant	FB 450,—	FF 80,—	FB 580,—
1978 (Inforespace n° 37 à 42 + n° hors série)			
Cotisation ordinaire	FB 500,—	FF 90,—	FB 630,—
étudiant	FB 450,—	FF 80,—	FB 580,—
1977 (Inforespace n° 31 à 36 + n° hors série)			
Cotisation ordinaire	FB 500,—	FF 90,—	FB 630,—
étudiant	FB 450,—	FF 80,—	FB 530,—
1976 (Inforespace n° 25 à 30)			
Cotisation ordinaire	FB 500,—	FF 90,—	FB 630,—
étudiant	FB 450,—	FF 80,—	FB 580,—
1975 (Inforespace n° 19 à 24)			
Cotisation ordinaire	FB 500,—	FF 90,—	FB 630,—
étudiant	FB 450,—	FF 80,—	FB 580,—
1974 (Inforespace n° 13 à 18)			
Cotisation ordinaire	FB 500,—	FF 90,—	FB 630,—
étudiant	FB 450,—	FF 80,—	FB 580,—
1973 (Inforespace n° 7 à 12)			
Cotisation ordinaire	FB 500,—	FF 90,—	FB 630,—
étudiant	FB 450,—	FF 80,—	FB 580,—
Collection complète d'Inforespace : 1973 à 1980 (n° 7 à 58) + 5 n° hors série			
Cotisation ordinaire	FB 4000,—	FF 600,—	FB 4200,—
étudiant	FB 3600,—	FF 550,—	FB 3900,—
de soutien	FB 7000,—	FF 1000,—	FB 7500,—

Cotisation de membre d'Honneur : FB 1000,— - FF 150,—

Il n'est fait aucun envoi contre remboursement. Tout versement est à effectuer au CCP n° 000-0316209-86 de la SOBEPS, Avenue Paul Janson 74, 1070 Bruxelles, ou au compte bancaire n° 210-0222255-80 de la Soc. Gén. de Banque. France et Canada, uniquement par mandat postal international ou par transfert bancaire **(pas de chèque).**

La SOBEPS est une association sans but lucratif qui, dégagée de toute option confessionnelle, philosophique, ou politique, a pour dessein l'observation ainsi que l'étude rationnelle des phénomènes aériens non identifiés et des problèmes connexes. Basées sur le bénévolat le plus complet, nos activités couvrent les enquêtes sur les témoignages et la diffusion sans préjugé des informations recueillies. Cette diffusion s'effectue par le truchement d'une revue trimestrielle de même que par des conférences, débats, etc. La rédaction de notre revue Inforespace étant essentiellement liée à la bonne volonté de nos collaborateurs bénévoles et de leur temps libre, cette édition ne revêt donc aucun caractère commercial et nous ne pouvons garantir sa parution à dates fixes, d'éventuels retards étant susceptibles d'intervenir.

C'est pourquoi nous sollicitons vivement la collaboration de nos membres que nous invitons à nous communiquer toute information relative aux sujets traités dans la revue. Nous leur demandons aussi de participer à la promotion de notre Société et, dans la mesure de leurs moyens, de devenir un membre actif en collaborant directement à l'un ou l'autre de nos travaux : traduction, rédaction, enquêtes, secrétariat, codage, etc...

D'autre part, si d'aventure vous êtes amenés à observer un phénomène aérien insolite, ou si vous avez connaissance d'une telle observation par autrui, nous vous serions reconnaissants de nous prévenir très rapidement.

SERVICE LIBRAIRIE DE LA SOBEPS

Nous vous rappelons que les ouvrages suivants sont en vente à la SOBEPS où vous pouvez les obtenir en versant le montant de la commande au C.C.P. n° 000-0316209-86 de la SOBEPS, avenue Paul Janson 74 - 1070 Bruxelles, ou au compte bancaire n° 210-0222255-80 de la Société Générale de Banque. Pour la France et le Canada, uniquement par mandat postal international ou par transfert bancaire (ne pas envoyer de chèque).

— **DES SOUCOUPES VOLANTES AUX OVNI,** de Michel Bougard (éd. SOBEPS); une œuvre collective écrite sous la direction de notre président et qui tente de faire le point de la recherche ufologique. **380 FB.**

(suite en page 3 de couverture)

inforespace

Organe de la SOBEPS asbl
Société Belge d'Etude des
Phénomènes Spatiaux

Avenue Paul Janson, 74
1070 Bruxelles - tél. : 02/524.28.48

Président :
Michel Bougard

Secrétaire général :
Lucien Clerebaut

Trésorier :
Christian Lonchay

Imprimeur :
André Pesesse
Haine-Saint-Pierre

Editeur responsable :
Lucien Clerebaut

Sommaire

1897 : La plus grande vague d'OVNI de tous les temps

« Pourquoi un inventeur, que le monde entier eût porté volontiers au pinacle et récompensé les efforts, irait-il se cacher de lui-même avec une telle obstination après avoir testé sa machine maintes et maintes fois ? Ceci est inexplicable... »

(Extrait d'un article titré « Topics of the Times » journal « New-York Times » du 31 mars 1897).

Tant pis pour ceux qui rueront dans les brancards à la lecture du titre de cet article. Qu'ils aient au moins le courage de lire ma prose jusqu'au bout et s'ils doutent encore, qu'ils viennent me voir. Mon fichier leur sera soumis ainsi que toutes les sources de référence.

Maintenant, je puis le dire haut et clair, la vague d'airships de 1897 est certainement la plus importante vague d'OVNI que l'on connaisse, c'est du moins ma conviction profonde, à la lumière des informations que j'ai pu collecter sur ce sujet. Et ce qu'il y a de plus extraordinaire, c'est que cette vague n'est connue des chercheurs qu'à cause de ses fameuses rencontres rapprochées du 3e type, rapportées tout d'abord pour les pays de langue française par le livre de Jacques Vallée (Chroniques des Apparitions Extra-terrestres, éditions Denoël, Paris, 1972), lesquelles sont pour la plupart à ranger dans la catégorie des farces et autres coups montés. Un comble ! J'aurai l'occasion d'y revenir.

Je vais maintenant essayer, en évitant de trop m'étendre pour ne pas alourdir mon texte, de faire une mise au point la plus complète possible, sur ces événements de 1897 afin de replacer cette vague à son juste niveau.

La réalité historique de l'aéronautique américaine

J'ai fait parvenir à la SOBEPS la photocopie d'une lettre émanant de la Smithsonian Institution et dont voici la traduction :

« Cher Monsieur Sider,

M. C.H. Gibbs-Smith, qui a des ennuis de santé, m'a demandé de répondre à sa place, suite à votre lettre datée du 18 septembre 1980. Vous trouverez ci-joint la photocopie d'un article dont je suis l'auteur, relatif aux premiers temps de l'histoire du dirigeable aux Etats-Unis. Il devrait répondre à la plupart de vos questions. Je puis vous dire brièvement que j'avais espéré y donner mon avis sur la possibilité pour qu'un dirigeable ait pu être responsable des rapports concernant des objets volants non identifiés aux Etats-Unis en 1896 et 1897. En fait, c'est une des raisons qui motivèrent mes recherches en vue de cet article, en tout premier lieu. Comme vous aurez pu le noter, toutefois, les seuls dirigeables qui ont pu voler dans ce pays durant l'époque en question, étaient de petits engins propulsés au moyen de pédales actionnées par les pieds ou les mains. Les véritables dirigeables propulsés par un moteur à combustion interne, n'apparurent qu'à partir de 1902, quatre ou cinq ans après les observations d'airships supposés. Même ces appareils primitifs étaient loin de correspondre aux machines décrites dans les comptes rendus de l'époque contemporaine au sujet du " mystérieux dirigeable des années 1890 ".

J'ai bien peur que ces observations restent inexpliquées. Si je puis vous rendre d'autres services, veuillez je vous prie, ne pas hésiter à m'écrire. Sincèrement vôtre,

Tom Crouch, Conservateur au département de l'aéronautique, Musée National de l'Air et de l'Espace. (Smithsonian Institution, Washington, D. C.) »

Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de vous citer d'autres lettres émanant d'organismes officiels, démontrant de la façon la plus catégorique, qu'en 1897 aux Etats-Unis, il n'y avait pas de dirigeables en circulation, c'est du reste l'opinion générale de tous les historiens, sans exception, et je défie quiconque de me citer un seul ouvrage écrit par un expert en aéronautique disant le contraire.

Les sources d'information

L'époque étant trop reculée dans le temps, il nous est impossible de nos jours de faire des contre-enquêtes auprès des témoins, ils sont tous au cimetière, hormis peut-être quelques centenaires trop jeunes en 1897 pour être considérés comme crédibles et sans doute trop usés par l'âge pour être entendus à l'heure actuelle, en admettant qu'on puisse en trouver. Les seules sources pouvant nous servir de références sont les comptes rendus qui furent publiés par les journaux locaux de 1897.

Bien entendu, ils ne sont pas à prendre à la lettre systématiquement et un tri draconien s'im-

Extrait du « St Louis Star » du 10 avril 1897, p. 5.

THAT AIR SHIP.

CHICAGO BELIEVES IT HAS BEHELD THE MYSTERIOUS WANDERER.

CHICAGO, Ill., April 10.—It was believed that Chicago had at least seen the airship. All that was to be seen was a powerful electric light or cluster of them.

Gradually the whole city turned out to gaze at the mysterious object that floated far above the lake off the north shore. Sometimes it seemed to move rapidly a short distance, then retrace its steps and then remain stationary for a time. Then it would apparently move slowly in some other direction. The light became intensely brilliant at times, then almost died away. The sight-seers who covered the roofs of the high buildings downtown were certain the strange creation was the airship that has astonished people in Kansas and Iowa.

pose, du fait que certains journalistes déformèrent des déclarations de témoins, soit en ajoutant des informations fantaisistes, soit en passant sous silence d'importants détails d'apparence authentique. Prenons quelques exemples :

— « L'airship a été vu un soir de cette semaine par plusieurs personnes. Notre journal profite de cette occasion pour lancer un appel d'offre pour un contrat de publicité par transport aérien. » (« El Reno News », El Reno, Oklahoma, 16 avril 1897).

Dans un autre style, tout aussi concis :

— « L'airship a été vu à Milwaukee, Wisconsin, dans la soirée du 11 avril. La bière doit couler à flots dans cette ville... » (« Rockford Republic », Rockford, Illinois, 12 avril 1897).

Le même incident, mais avec des détails précis :

— « L'airship a été vu à Milwaukee par des policiers, des gardiens de la Maison de correction, quelques journalistes, et des milliers d'autres témoins. M. Harry Moore, du Commissariat de Police vit l'objet au-dessus de l'Hôtel de Ville et il affirme avoir vu des roues qui tournaient sur l'appareil qui fut estimé être à 1000 pieds de hauteur... » (« Chicago Tribune », Chicago, Illinois, 12 avril 1897).

L'incroyable « addition » d'un journaliste :

— « M. H.W. Bissell chassait quand il vit l'airship posé au milieu d'un champ. Comme il s'approchait, l'appareil s'éleva en étendant ses grandes ailes. Sur place il trouva un nid dans lequel il y avait un gros œuf qu'il emporta. Il espère le faire couver dans un incubateur pour avoir une petite machine volante... » (« Globe of Gilmore-City », Gilmore-City, Iowa, 22 avril 1897).

Dieu merci, il y eut des journalistes beaucoup plus sérieux, qui accomplirent leur métier d'informateurs d'une façon honnête, et c'est à partir de relations dénuées de toute allusion tendant à exagérer ou minimiser les incidents rapportés que nous devons nous baser pour avoir une idée la plus exacte possible sur ce qui s'est passé en réalité. Voici un cas type de narration équilibrée :

— « L'airship s'est payé une visite à Quincy, Illinois, hier soir et a été vu par un nombre consistant de personnes dignes de foi. Les descriptions concordent. Il y eut tout d'abord la puissante lumière blanche d'un projecteur qui attira l'attention. Ses mouvements furent tels que manifestement il devait être piloté par des mains humaines. A un moment donné, les rayons de la lune le silhouettèrent très bien sur le fond clair sans nuage du ciel. C'était un long corps mince en forme de cigare, fait de quelque brillant métal, peut-être de l'aluminium, sur lequel la lumière de la lune scintillait. Sur chaque côté de la coque, il y avait une lumière verte plus petite à tribord, une rouge à bâbord. Des témoins parlent de 50 pieds de long, d'autres de 70. Le projecteur-phare fut actionné du haut vers le bas à plusieurs reprises, les plus petites lumières tournant alors autour de la grosse. Il pivota brusquement vers le nord... Des centaines d'habitants descendirent dans les rues et le virent... » (« Quincy Whig », Quincy, Illinois, 11 avril 1897).

D'une façon générale, il est assez facile de distinguer la prose journalistique farfelue de l'époque de celle qui consigna consciencieusement les faits allégués, ce qui diminue sensiblement la marge d'erreur imputable aux abus des rédacteurs. Même chose en ce qui concerne les possibilités de méprises et les canulars, on peut les distinguer presque à coup sûr. Les méprises, par exemple, ne concernèrent jamais l'observa-

tion d'un objet de la forme d'un cigare muni d'ailes ou sans, ni d'une « puissante lumière mouvante », parfois « éblouissante » voire « aveuglante ». Les rares cas faisant état d'une lumière fixe, voire mobile mais faible, peuvent concerner Vénus et un cerf-volant muni de lanternes japonaises. Encore que j'aie beaucoup de doutes au sujet de Vénus pouvant tromper des gens parfaitement habitués à contempler cette étoile. A ce propos, Charles Fort, dans son ouvrage « News Lands » qu'il écrivit après « Le livre des Damnés », et non encore publié en langue française à ce jour, signale que Vénus fut proposée par certains scientifiques même lorsqu'elle ne fut pas en conjonction favorable pour être observée la nuit à l'heure des incidents allégués. Pour ce qui est des cerfs-volants munis de lanternes japonaises qui sont éclairées à la bougie comme chacun le sait, je me demande aussi dans quelles mesures elles purent être associées à des lumières d'airships, constamment décrites comme « plus puissantes que des lampes électriques », « comme le phare d'une locomotive », etc... Les gens de cette époque n'étaient tout de même pas idiots.

D'autre part, il y eut des observations en plein jour, malgré le fait que la plus grosse partie de mes fiches soient relatives à des cas nocturnes. En voici un exemple :

— « M. J.W. Craig, qui est du Service du Cadastre de la ville, affirme que lundi vers midi, alors qu'il était en compagnie de M. Charlies Pippenmere, il a pu voir un corps noir passer dans le ciel, dont la description correspond au vaisseau aérien dont il est souvent question ces temps-ci ». («Dallas Morning News», Texas, 19 avril 1897, observation concernant la ville d' Ennis, Texas, du 12 avril 1897).

Et celui-là, beaucoup plus intéressant :

— « Cameron, Comté de Milan, Texas : - Le grand monstre aérien qui circule actuellement dans les cieux du pays, a été vu par le Colonel Peoples, propriétaire d'une des plus grandes fermes du comté... Il a dit que le 17 avril à 15h00, il se trouvait assis, face au quartier des détenus, surveillant à la longue-vue les forçats travaillant dans son champ, quand il nota qu'une ombre noire recouvrait les 400 hommes échelonnés sur un mille environ. Il n'y avait pas un seul nuage dans le ciel, et le colonel fut fort étonné de voir hommes et chevaux dans une zone d'ombre. Il se rendit alors compte qu'elle était provoquée par un énorme corps venant du nord-ouest à un degré de vitesse élevé ayant l'apparence d'un baleinier, mais muni d'ailes, deux à l'avant, deux à l'arrière... Il émettait un bruit ressemblant à un bourdonnement, et se déplaçait très près du sol... D'étranges bandes de lumières comme des drapeaux ou des bannières parurent jaillir de l'appareil lorsqu'il marqua un arrêt au-dessus d'un lac artificiel près de son ranch... Le colonel fut d'avis qu'il devait s'agir d'un visiteur d'une autre planète. Il y eut une vive agitation parmi les forçats et les gardiens, certains pensant que des jours de malheur allaient s'abattre sur le pays, d'autres que l'heure de leur délivrance était proche. L'histoire fut confirmée par d'autres personnes... » (« San Antonio Daily Express », Texas, 20 avril 1897).

Au moment où j'écris ces lignes, mon fichier comporte environ 1100 fiches, dont presque 900 concernant des observations, et 200 relatives à des déclarations diverses au sujet de l'airship. 95 % se réfèrent à des sources originales d'époque avec version **complète** des textes en anglais. Je n'ai qu'une quarantaine de photocopies d'articles originaux, hélas, mais il faut savoir que la photographie d'éléments la plupart du temps mis sur micro-film, est très coûteuse. A Paris, tout dernièrement, il m'en a coûté 15.00 FF. pour la photocopie d'une page d'un vieux quotidien. Tous les textes anglais que j'ai collectés émanent de quelques rares correspondants intéressés par cette vague, dont le sérieux m'a été confirmé par des associations privées américaines de solide réputation. Et comme c'est le genre d'informations qui ne s'achètent pas, imaginez les efforts que j'ai dû déployer pour les obtenir par **échanges.** Aucune de mes fiches ne se réfère à une revue ou un livre spécialisé. Je n'ai rien « piqué » à qui que ce soit ! Ceci étant dit sans la moindre arrière pensée envers ceux qui m'ont précédé dans ce type de collectage d'informations. Ultime précision sur ce fichier : **il est loin d'être terminé !**

Le contexte sociologique

Comparer la vague de 1897 à une vague de notre époque (à celle de 1947, plus exactement), est une hérésie. Les mentalités des témoins étaient **totalement** différentes de celles de nos contemporains.

La révolution industrielle était en pleine gestation. On connaissait l'électricité, les moteurs à vapeur, et l'automobile, bien qu'étant un très net signe extérieur de richesse, était parfaitement connue. Mais en matière de transports aériens, il n'y avait que quelques ballons sphériques par-ci par-là, et quelques amateurs de « bicyclette volante » qui faisaient quelques centaines de mètres avec de petits appareils précaires, vaguement fusiformes, qui avaient la fâcheuse manie de provoquer très souvent des accidents graves, allant jusqu'à envoyer leur pilote à l'hôpital quand ce n'était pas au cimetière. Il n'y avait strictement **rien** d'expédié dans le ciel par l'homme, donc hormis ces modestes engins cités plus haut, ainsi que des petits ballons à air chaud et des cerfs-volants surtout utilisés à l'occasion de festivités. Bref, il n'y avait absolument rien dans les cieux ayant pu provoquer cette masse d'observations pendant une si courte période de temps, si l'on considère que la « vague » proprement dite dura tout le mois d'avril 1897, avec quelques débordements sur mars et sur mai.

De plus, l'idée dominante des foules ne fut pas axée sur une possible intervention de véhicules extra-terrestres, **loin s'en faut,** et l'opinion publique s'orienta vers le génial inventeur américain qui testait son appareil en pleine nuit pour ne pas qu'un concurrent puisse copier son invention ! Ce fut en tout et pour tout la seule croyance populaire que provoqua l'airship, chez la population d'origine **européenne,** ce qui explique clairement qu'elle n'a pu être prise de **panique,** comme certains l'ont vite dit et écrit. En fait c'est la population **noire** qui fut réellement effrayée, le niveau d'instruction du « black people » étant encore à cette époque extrêmement bas, sans compter sa propension aux superstitions qui se conjugua avec ses convictions religieuses. Voyez plutôt :

— « Bartlett, Texas, le 24 avril - Des habitants de Bartlett on vu l'airship mardi soir. C'était une très grosse boule de feu qui lâcha trois boules plus petites. Ce spectacle excita toute la population noire qui depuis lors, tient réunion sur réunion, parlant de la fin du monde par le feu » (« Houston Post », Texas, 25 avril 1897).

Peu de journaux se lancèrent dans le sensationnel, mais il y en eut quelques-uns, dont certains diffusèrent des canulars aussi évident que le nez au milieu de la figure, en général des rencontres rapprochées grotesques, dont certaines sont totalement ignorées des chercheurs. Telle celle-ci, résumée :

— « Phillips, Wisconsin, le 15 avril : - ...Le fameux airship est arrivé vers 01h00 et fut repéré en train de faire le plein de charbon au dépôt des chemins de fer... Les employés furent réveillés par le gardien de nuit qui mirent l'airship et son équipage sous bonne garde. Après une vive discussion, le problème du charbon fut réglé et nous eûmes la permission d'inspecter la curieuse machine... » (suit le récit d'un voyage style Jules Verne. Il s'agit de la lettre envoyée au journal par un lecteur facétieux et reprise intégralement. « Weekly Press of Ashland », Wisconsin, 24 avril 1897).

D'autres organes de presse se moquèrent carrément des témoins ou écrivirent des proses qui ne les incita pas à faire connaître leurs éventuelles observations. Quelques exemples parmi beaucoup :

— « Ceux qui ont vu un airship dans le ciel il y a quelques temps, devraient changer leurs habitudes pour étancher leur soif, et boire de la limonade ou de l'eau de Seltz ? (« Press of De Soto, Missouri, 24 avril 1897).

— « Balvidere, Illinois : L'airship a été vu par plusieurs personnes de Belvidere. Par égard pour leur famille, nous ne donnerons aucun nom ». (« Belvidere Standard », Illinois, 23 avril 1897).

— « Personne à la rédaction du « Tribune » n'a vu l'airship. De plus, nous ne sommes pas disposés à croire que n'importe qui d'autre ait pu le voir ». (« Rockville Tribune », Indiana, 22 avril 1897).

— « Pendant plusieurs jours, le « Capital » a reçu des dépêches spéciales en provenance de petites villes des environs relatives à des airships... Bien entendu elles furent toutes jetées à la poubelle, et leurs expéditeurs furent inscrits sur la liste des collaborateurs douteux... » (« Capital of Topeka », Kansas, 28 mars 1897).

Etonnant n'est-ce pas ? J'en ai une vingtaine d'autres du même bois ! Et à propos de Topeka, voici ce que disaient de cette ville, les journaux d'autres localités du Kansas :

— « Le whisky de Topeka est toujours de mauvaise réputation, et il semble être devenu encore plus mauvais depuis quelques temps, car samedi soir un millier de ses habitants s'imaginèrent avoir vu un airship...». («Goodland Republic »).

— « Topeka est devenu complètement cinglée avec l'apparition d'une lumière rouge dans les cieux ». (« Clay County Clippers »).

— « La police de Topeka a eu un sursaut d'orgueil hier soir, et elle a arrêté neuf personnes qui vendaient du whisky. Topeka peut organiser les élections avec les 90 autres qui ont échappé à la prison. (En parlant des témoins - Lawrence Journal).

— « Le whisky a un tel effet sur les habitants de Topeka, qu'ils voient des lumières scintillantes dans le ciel, qui appartiendraient à des airships ». (« Hutchinson News ») etc... etc... Le tout dans le « Capital of Topeka », Kansas, du 8 avril 1897.

Vous mesurerez mieux à présent, je présume, dans quelles conditions durent se trouver les courageux témoins d'authentiques manifestations d'airship, qui acceptèrent de livrer leur témoignage à la presse par la suite...

Car pour revenir à cet exemple du **début avril,** on n'en était encore à ce moment-là qu'à la première partie de la vague, dont le sommet se situa entre le 10 et le 17. Ainsi en ce moment, j'ai pour cette période de temps-là :

— 65 observations pour le Samedi 10
— 67 » » » Dimanche 11
— 76 » » » Lundi 12
— 45 » » » Mardi 13
— 51 » » » Mercredi 14
— 66 » » » Jeudi 15
— 74 » » » Vendredi 16
— 52 » » » Samedi 17

Puis la chute s'accentue davantage au fil des jours jusqu'à début mai. A noter que pour le 1er avril, jour de farces par excellence, même aux Etats-Unis, je n'ai que **sept** observations. Une misère...

Il y a donc **deux** pointes qui ressortent actuellement de mon fichier : Les 12 et 16 avril. Deux sommets relatifs si l'on considère que je n'ai pas encore terminé mon travail de collecte. Imaginez donc ce que nous aurions pu avoir si certains journaux ne s'étaient pas montrés durs avec les témoins !

Les témoins

Ils appartiennent à toutes les couches sociales, mais il y a une forte proportion de ruraux donc de gens à faible instruction a priori. Beaucoup d'ouvriers, d'éleveurs, mais aussi des employés du télégraphe, des chemins de fer, des fonctionnaires de diverses administrations, des policiers... Parmi les couches sociales les plus hautes, on trouve différentes professions qui vont du journaliste au professeur d'Université, des médecins, des gens occupant des fonctions importantes tels des Marshalls, des Attorneys, des Juges, et même des Gouverneurs.

Je peux dire que pratiquement toutes les couches sociales firent des dépositions, et je ne terminerai pas ce paragraphe sans citer quelques témoignages difficilement récusables tels ceux-ci :

— Chicago, Illinois, cas du 9 avril : « Observation par deux ingénieurs, MM. John Monroe et J.F. McGrath ; d'un médecin, le Dr George Pierce ; d'un pharmacien, M. R.W. Allen, entre autres, qui réfutèrent l'explication du Professeur Hough, astronome, qui avait avancé l'hypothèse de l'étoile Alpha d'Orion. Les témoins remarquèrent, outre les lumières verte et rouge, le mouvement en ondulations de l'objet dans son déplacement ». (« Chicago Evening Post », du 10-4-1897, et tous les autres journaux de cette ville).

— Hawarden, Iowa, cas du 11 avril : « Observations d'un airship de forme **conique,** par de nombreux témoins dont le Dr. John Peterson. Il distingua quatre ailes, un projecteur à l'avant, deux lumières rouges à l'arrière ». (« Nonpareil of Council-Bluffs », Iowa, 18 avril 1897).

— St Louis, Missouri, cas du 15 avril : « Le Dr Leo Caplan, astronome amateur, a pu contempler l'airschip à travers son télescope. Il a nettement distingué une forme cigaroïde et le faisceau d'un projecteur promené de part et d'autre de l'objet. Celui-ci parcourut, selon lui, un espace considérable en cinq minutes. Ce n'était pas Vénus, il l'a vue dans une autre partie du ciel ». (St Louis Post Dispatch, Missouri, 16 avril 1897).

J'ai cité ces témoignages de préférence parce qu'il y a des gens qui en raffolent, le titre des témoins étant d'après elles, un gage d'authenticité. Il est évident qu'elles n'ont pas tout à fait tort, mais j'ai personnellement l'habitude de considérer les témoignages des ruraux comme étant les plus sûrs, les paysans entre autres, car ils ont l'habitude de vivre dehors ,en contact permanent avec la nature, et leur œil est certainement plus exercé que celui d'un docteur en médecine ou d'un avocat-conseil, et peut-être aussi que celui de certains astronomes.

Les observations

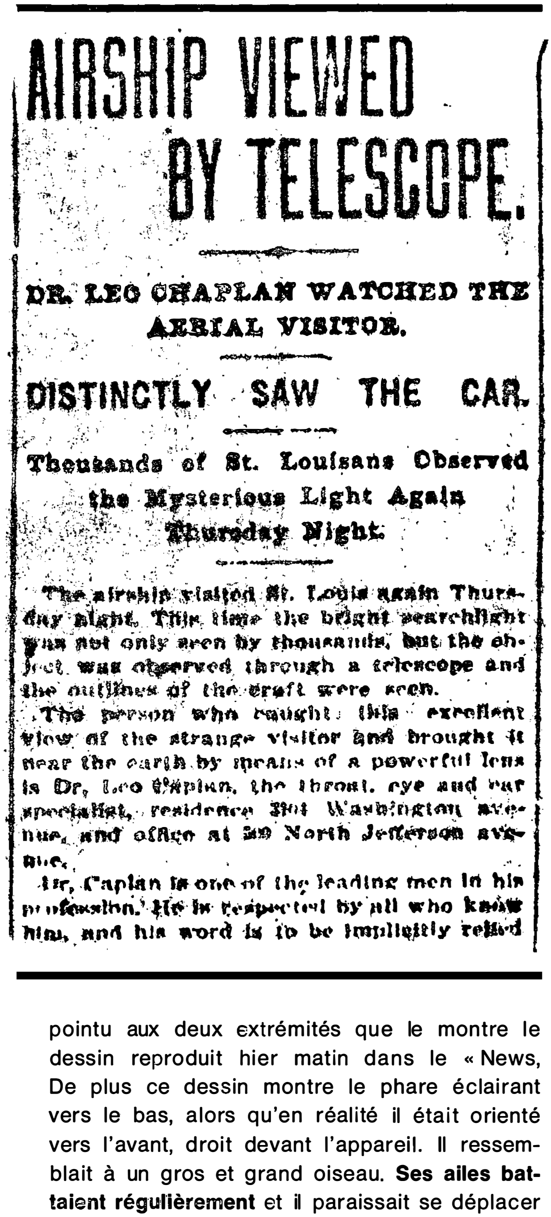
Il serait certainement fastidieux au niveau de cet article, de citer les meilleures observations en condensés, car certaines, et non des moindres, fourmillent de détails qui ne permettent pas la concision sans risque d'altération. C'est certainement ce qui a provoqué le plus d'erreurs, surtout par omission, dans les différents condensés qui furent repris dans quelques ouvrages spécialisés américains, puis de langue française.

Toutefois, en voici une tout à fait caractéristique à cette vague, et que je vous livre in extenso :

— « Galveston, Comté de Galveston, Texas, observation du 17 avril à 03h00 du matin : « M. Walter L. Norwood, entrepreneur de Pompes funèbres, reçut un appel téléphonique vers 03h00 samedi matin, concernant un Noir qui venait de mourir. Au cours de son déplacement visant à préparer le corps du défunt en vue de ses obsèques, Mr. Norwood de même que son cocher, Mr Bob Tevis, aperçurent un airship. Voici ce que l'entrepreneur a dit à notre reporter :

« Il y avait une fort belle lune et nous pouvions voir presque comme en plein jour. Il n'y avait pas un seul nuage dans le ciel. Nous étions arrivés pas très loin de la plage, pas tout à fait à notre destination, lorsque nous avons vu la chose. Elle se déplaçait vers l'est, au bout de la plage, suivant de près la ligne pratiquement droite du rivage, tout comme nous avec notre voiture à cheval. Nous stoppâmes pour la suivre des yeux. Lorsqu'elle parvint à l'extrémité de l'île, elle tourna, se dirigeant vers la baie jusqu'à Tremon Street, puis vira encore, traversant le ciel au-dessus de la ville pour filer au sud, au-dessus du Golfe. L'objet n'était pas aussi

Extrait du « St Louis Post-Dispatch » du 16 avril 1897, p. 1.


AIRSHIP VIEWED BY TELESCOPE.

DR. LEO CHAPLAN WATCHED THE AERIAL VISITOR.

DISTINCTLY SAW THE CAR.

Thousands of St. Louisans Observed the Mysterious Light Again Thursday Night.

The airship visited St. Louis again Thursday night. This time the bright searchlight was not only seen by thousands, but the object was observed through a telescope and the outlines of the craft were seen.

The person who caught this excellent view of the strange visitor and brought it near the earth by means of a powerful lens is Dr. Leo Caplan, the throat, eye and ear specialist, residence [illegible] Washington avenue, and office at [illegible] North Jefferson avenue.

Dr. Caplan is one of the leading men in his profession. He is respected by all who know him, and his word is to be implicitly relied

pointu aux deux extrémités que le montre le dessin reproduit hier matin dans le « News, De plus ce dessin montre le phare éclairant vers le bas, alors qu'en réalité il était orienté vers l'avant, droit devant l'appareil. Il ressemblait à un gros et grand oiseau. **Ses ailes battaient régulièrement** et il paraissait se déplacer avec rapidité. Je ne pourrais pas vous dire exactement quelle était sa taille, mais son altitude peut être estimée à quatre fois la longueur d'un poteau télégraphique, laquelle est de 60 pieds ».

Mr. Tevis a raconté la même histoire ». (« Daily News of Galveston », Galveston, Texas, 18 avril 1897).

Si j'ai cité cette observation, c'est pour une raison bien simple : elle est relative à un appareil à **ailes qui battent.** Et j'en ai une bonne trentaine de ce genre dans mon fichier, qui ont tout comme celle-ci, un cachet indéniable d'authenticité. C'est une caractéristique **unique,** bien propre à cette vague, qui ne paraît pas se reproduire dans les autres, celles de 1909 et de 1913. Elle démontre on ne peut mieux qu'il ne pouvait absolument pas s'agir d'un appareil de conception terrienne, cette technique étant **parfaitement ridicule** pour une application sur un appareil destiné à recevoir un ou plusieurs passagers. Il semble cependant qu'il y ait eu des **projets utopiques,** jamais concrétisés, dont certaines esquisses furent publiées quelques années auparavant, et on se demande dans quelle mesure l'intelligence manipulant les OVNI-airships n'aurait-elle pas trouvé sa source d'inspiration dans ces **projets** fantaisistes mais qu'elle ne soupçonna pas d'être irréalisables, pour la mise au point d'appareils « acceptables selon nos concepts » de l'époque. Reste à savoir, le cas échéant, si elle a puisé cette conception du navire aérien dans les revues et journaux, ou dans les esprits des hommes ! Mais peut-être est-il encore trop tôt pour spéculer là-dessus.

Quoi qu'il en soit, l'airship fut la plupart du temps décrit comme une forme cigaroïde pour la structure principale, souvent munie de quatre ailes, parfois de deux, et quelquefois sans. La nuit, lorsque le ciel était particulièrement sombre, seule une ou plusieurs lumières mouvantes furent entrevues. Un « phare » ou un « projecteur » est très souvent dépeint, dispensant un ou plusieurs faisceaux de lumières fixes ou « arrosant » soit le ciel, soit le sol. Des « feux de position » sont fréquemment rapportés. Ça n'est pas la terminologie exacte, toutefois, les témoins parlant plus simplement de « lumières sur les côtés ». Leur couleur varie, mais une lumière rouge à tribord et une verte à bâbord (ou vice-versa) sont le plus souvent notées. Bien que le bleu, le jaune, et le blanc apparaissent de temps en temps. Ces lumières, jaunes ou blanches et plus nombreuses, sont quelquefois dépeintes comme des « fenêtres ». Une « queue comme celle d'un oiseau » revient assez régulièrement, ou on cite « une gouverne », à l'extrémité arrière du vaisseau. Aucun signe de reconnaissance n'est signalé, matricule ou drapeau. Les faiseurs de canulars citent des noms ou des lettres, « peints à l'avant comme sur les steamers », mais il ne faut pas en tenir compte. Il y eut en fait d'autres types d'airships. Certains, tout en étant fusiformes furent décrits avec une nacelle vaguement en forme de wagon sans roues, parfois « attachée » à la structure principale, parfois « suspendue ». Il y eut des « grosses lumières mouvantes » suivies d'une procession de plus petites, et j'ai quelques cas d'airships coniques et un seul triangulaire. Aucune « soucoupe ». La grosse lumière mouvante « très puissante » ou « comme un phare de locomotive » fournit la majorité des cas nocturnes. Certaines caractéristiques des airships se retrouvent dans celles des OVNI de notre époque :

— Ils tournent à angle droit.
— Ils progressent d'un mouvement ondulatoire vertical ou horizontal (en zigzags).
— Ils plongent brusquement vers le sol, et remontent pratiquement en chandelle.
— Ils effrayent les animaux.
— Ils ont des lumières clignotantes, et changeantes, alternantes.
— Ils suivent les trains, tournent au-dessus des agglomérations.
— Ils se déplacent silencieusement ou émettent des bruits de vrombissement, de bourdonnement, de sifflement, etc...
— Ils sont plus souvent vus de nuit que de jour, la fourchette de plus haute fréquence horaire se situant entre 20h00 et 23h00, mais j'ai davantage d'observations sans heure mentionnée. A noter que j'ai des observations à **toutes heures** de la nuit.
— Ils déploient des vitesses et une maniabilité non encore atteintes par les dirigeables de notre époque, la vitesse de 100 miles/heure revenant fréquemment, mais les estimations de vitesse, de distance, tout comme de dimension, sont aléatoires... Toutefois, les termes « vitesse terrifiante », « haut degré de vitesse », reviennent régulièrement.

J'ai encore d'autres particularités qui pourraient être ajoutées, mais citées de façon beaucoup plus épisodique, certaines étant uniques.

Les explications des scientifiques et de la presse

Passons directement aux exemples :

— Le Professeur Miller, mathématicien et astronome à l'Université du Kansas : « Ce sont des attrape-nigauds inventés par les journalistes, car ça ne peut pas être Vénus ni même une étoile ». (« Capital of Topeka », Kansas, 30 mars 1897).

— Le Professeur Hough, de l'Observatoire de Darborn : « C'est l'étoile Alpha d'Orion ». Le Professeur S.W. Burnham, astronome, son collègue, est du même avis mais a avoué n'avoir pas vu le phénomène ! Le Professeur Stratton, département de Physique de l'Université de Chicago fut « si outragé par la sauvagerie et l'incohérence de ces récits, que son esprit scientifique les rejeta totalement » ! Le Professeur Garriott, son collègue : «C'est une combinaison de Lune, d'étoiles, et de nuages ! » (« Chicago Evening Post », Illinois, 10 avril 1897).

— Le Professeur Freenheim, astronome à Clinton, Iowa : « C'est l'étoile Vénus » ! (Chicago Times Herald », Illinois, 11 avril 1897).

— Le Professeur Thwing, astronome à Knox College près de Gallesburg, Illinois : « D'après ce que j'ai pu lire, ce n'est pas une planète. La théorie avancée par le Professeur Hough est douteuse. C'est soit une comète, soit autre chose ». (« Galesburg Evening Mail », Illinois, 13 avril 1897).

— Le Révérend C.A. Hemborg, astronome à Moline, Illinois : « Pour hier soir c'était Vénus. Toutefois, Vénus n'explique pas toutes les autres observations ». (« Moline Mail », Moline, Illinois, 13 avril 1897).

— Le Professeur Arthur C. Lunn de l'Université de Lawrence, Appleton, Wisconsin : « Les déplacements de l'objet vu récemment à Appleton correspondent aux mouvements des étoiles Bételgeuse et Antarès ». (« Ottawa Journal », Ottawa, Illinois, 14 avril 1897).

— Le Révérend Ira Hicks, astronome à Bloomington, Illinois : « Il n'y a pas d'airship. Ce n'est que la planète Vénus ». (« Bloomington Bulletin », Illinois, 14 avril 1897).

— Le Professeur Richard Mansill, autorité scientifique de Rock Island, Illinois : « Je n'ai pas vu cet objet étrange et je n'ai pas cherché à le voir. Pour moi les gens ont été abusés par Vénus ». (« Rock Island Argus », Illinois, 14 avril 1897).

Je pourrais remplir une ou deux pages supplémentaires avec d'autres déclarations de ce style. Peut-être que certains se montreront surpris du fait que pas un seul astronome de l'époque n'ait vu l'authentique airship. Et bien je les rassure tout de suite. Certains firent d'excellentes observations mais se gardèrent bien de donner leur nom ! Le ridicule tuait à l'époque, même aux Etats-Unis ! Lisez plutôt :

— « Nous avons été informés qu'un certain nombre d'astronomes de l'Observatoire de Grand-Ridge, Comté de La Salle, Illinois, avaient été fortement déconcertés il y a quelques soirées, par l'apparition d'une extraordinaire lumière dans les cieux. Ils nous disent maintenant que c'était le projecteur d'un airship probablement braqué sur la bonne vieille ville de Grand-Ridge ». (« Streator Free Press » Streator, Illinois, 15 avril 1897).

Ça, c'est pour la partie scientifique. Voyons maintenant les éditorialistes de presse :

— « Certaines personnes estiment que c'est probablement un ballon appartenant au Ministère de la Guerre du Royaume-Uni, venu espionner les défenses du pays ». (« Kansas-City Star », Kansas, 28 mars 1897).

— « C'est probablement un ballon lancé le 4 juillet dernier et qui vole encore depuis cette date, ou des feux follets issus de nos marécages ». (« Enid Daily Wave », Enid, Oklahoma, 31 mars 1897).

— « On dit que c'est l'invention d'un savant de Kansas-City. Un homme a prétendu que ce n'était qu'un cerf-volant muni d'une lanterne japonaise. Il a échappé de justesse à un costume de goudron et de plumes ». (« Chicago Tribune », Illinois, 1 avril 1897).

— « Il n'y a pas d'airships, disent les astronomes. Il y en a, disent les témoins de l'observation d'Evanston. Comme la plupart de ces derniers sont de confession méthodiste, leurs assertions sont discutables. De plus, il y a des journalistes qui sont montés sur le toit d'immeubles et ils sont prêts à jurer qu'ils virent un authentique airship ». (« Chicago Evening Post », Illinois, 10 avril 1897).

— « Nous pensons qu'il s'agit d'un météore, pris par le champ de gravitation de la Terre, et qui se serait satellisé. Ce qui explique qu'il est vu

régulièrement tous les soirs à la même heure. Nous sommes surpris qu'aucun astronome n'ait pensé à cette solution ». (« Marshalltown Times-Reporter », Iowa, 12 avril 1897).

— « C'est en fait un airship en papier-carton bouilli fabriqué à New-York pour assurer la publicité d'une marque de cigarettes ». (« St-Louis Republic », Missouri, 11 avril 1897).

— « C'est un airship qui assure la publicité de la Compagnie des Vêtements Bodenstein, qui a un stock de 200 paires de pantalons à vendre ». (« Grand Rapids Evening News », Grand Rapids, Michigan, 13 avril 1897).

— « On crut pendant longtemps que Mars faisait des signaux à la Terre. Certains pensent maintenant que les airships seraient peut-être des lumières produites par Mars. Il n'est pas déraisonnable de penser que la science, chez ces éventuels martiens, se soit développée à un niveau supérieur au nôtre, et par conséquent qu'ils puissent projeter des formes lumineuses accessibles à notre degré de perception visuelle ». (« Kankanee Gazette », Kankanee, Illinois, 15 avril 1897).

Et enfin ce texte extraordinaire, un petit chef-d'oeuvre « d'humour vache » comme aurait pu le dire Alexandre Brefort :

— « Le Macomb-Journal écrit qu'en dépit des histoires qu'on peut raconter dans les drug-stores du Comté au sujet de l'airship, personne parmi les habitants n'a encore réussi à atteindre la « phase de l'airship ». Pourtant ils ne sont pas allergiques. Aucune vue aussi douce que celle d'un airship n'a été accordée à ceux qui se brûlent le gosier dans la journée avec d'abominables liquides dispensés dans les drug-stores de Macomb jusqu'à ce que leurs yeux refusent de rester en face des trous.

Bien que nous devrions peut-être modifier quelque peu le premier paragraphe de cet article. En effet il semble que malgré une stricte attention apportée dans le domaine des libations à Macomb, plusieurs citoyens de cette ville soient parvenus à la « phase de l'airship ». Le Macomb-Journal de mardi consacre presque toute une colonne à la description du visiteur aérien. Il a également été vu à Prairie-City la même soirée. Il y a seulement deux bars à Prairie-City, et déjà l'airship faisait deux cent pieds de long lorsqu'il y fut observé. Si on calcule sur cette base, mathématiquement il aurait dû faire 700 pieds de long lorsqu'il parvint à Bushnell, puisqu'il y a 7 bars dans cette ville ! » (« Bushnell Record », Illinois, 16 avril 1897).

C'est en fait l'alcool qui revient le plus souvent dans les éditoriaux, et qui est rendu responsable de très nombreuses observations. A l'époque il y avait la Prohibition qui régnait sur plusieurs états. Les journalistes trouvaient donc normal que les gens voyaient des airships là où ne régnait pas cette Prohibition, et qu'ils n'en voyaient pas là où elle était en vigueur. Jusqu'au jour où :

— « L'intensité des déplacements du mystérieux airship démontre que l'étrange visiteur a été vu aussi fréquemment au-dessus des Etats où la Prohibition est appliquée que sur ceux où elle ne l'est pas ». (« Houston Daily Post », Texas, 23 avril 1897).

— « Les airships sont même aperçus dans les villes où règne la Prohibition ». (« Gaveston Daily News », Texas, 18 avril 1897).

Vers la fin de la vague, apparurent de nouvelles explications d'ordre sociologique : hystéries collectives, psychoses de masse... On avança aussi les illusions d'optique et les hallucinations, mais toutes ces différentes hypothèses furent émises « du bout des lèvres », timidement, comme si ceux qui les émettaient n'y croyaient guère. Du reste, elles ne correspondaient à rien de sensé et ne convainquirent personne. La meilleure preuve peut être donnée comme suit :

— « Nos habitants sont sur le qui-vive à guetter l'arrivée du mystérieux airship. Bien qu'ils surveillent attentivement les cieux, personne ne l'a encore vu ». (Marshalltown Times-Republican », Iowa, 14 avril 1897, dépêche en provenance de Belmond, Comté de Wright, Iowa).

— « Une certaine effervescence règne à Creston, Comté d'Union, Iowa, parmi les habitants de cette ville depuis que les histoires d'airships accaparent les conversations. Tous les instruments d'optique de la ville sont constamment en batterie vers le ciel, et malgré ce déploiement de matériel, pas la plus petite queue d'airship n'a été vue. Chaque soir, des gens surveillent les nues, mais ils n'ont pas encore

été récompensés de leurs efforts. Ces histoires sont plutôt accueillies ici comme des farces ». (« NonPareil of Council-Bluffs », Iowa, 15 avril 1897).

— « Nos reporters ont passé soigneusement la ville au peigne fin et ont pu constater que San Angelo ne contient pas un seul habitant ayant vu un airship ! » (« San Angelo Standard », Texas, 24 avril 1897).

Comme vous pourrez le constater tout le monde ne voyait pas l'airship, malgré les efforts qui étaient faits pour cela. Ceci réduit à néant les hypothèses extrêmement douteuses de la psychose de masse ou de l'hystérie collective. Seuls le fanatisme (religieux en particulier) et la peur d'un cataclysme imminent peuvent, dans certaines circonstances, produire des psychoses et des hystéries. Mais ce ne fut pas le cas. L'émotion, l'effervescence, l'excitation, furent les mots généralement employés par la presse pour traduire l'état d'esprit provoqué par les apparitions d'airships. Quelques chroniqueurs utilisèrent les mots « peur » et « panique ». En fait, seules les populations noires redoutèrent l'airship, je l'ai déja dit, les Blancs étant plutôt joyeusement excités, l'attendant même avec une certaine impatience dans les localités où il n'avait pas encore été observé. A noter que les quelques observations faites par des Noirs que j'ai dans mon fichier correspondent à celles faites par les Blancs, et certaines sont corroborées par des Blancs pour le même incident. Je n'ai pas d'observations faites par des Indiens.

La presse impartiale et pertinente

Si peu de scientifiques reconnurent l'airship comme étant un mystère, certains éditorialistes avouèrent leur incompréhension devant l'apparition du phénomène. Quelques-uns mirent même en relief l'incohérence des hypothèses des scientifiques ou de personnes « faisant autorité ». En voici quelques exemples :

— « Il n'y a aucun doute que la lumière vue en différentes parties de l'Etat est la même, si l'on considère les descriptions faites par les témoins lesquels semblent toujours d'accord. La lumière est environ aussi grosse que le phare d'une locomotive, et paraît dirigée à volonté soit vers le sol, soit dans différentes directions du ciel, à droite comme à gauche, en haut comme en bas, comme si une intelligence humaine la manoeuvrait ». (« The Wilmington Messenger », Nord-Caroline, 6 avril 1897).

— « A propos des hypothèses d'astronomes au sujet de Vénus et Alpha d'Orion : il est tout de même remarquable que ces étoiles peuvent se montrer pendant des millions d'années sans provoquer le moindre trouble public, et qu'en moins d'une poignée de minutes, en cette saison de carême, au moment précis où les gens font preuve de tempérence, toute la population de l'Etat se met à voir des machines volantes ». (« Dixon Telegraph », Dixon, Illinois, 12 avril 1897).

— « L'idée d'un airship ayant besoin de la plus brillante électricité pour les nécessités d'un phare est ridicule. Le ciel offre des espaces vierges de tout obstacle, et un phare ne serait qu'un simple ornement. La seule raison de ne pas écarter ces récits en les mettant sur le compte de ballons en papier lancés par des farceurs, est que la chose est apparue dans des lieux séparés de nombreux miles. Et l'idée d'une ligue de farceurs ne travaillant pas à l'unisson mais tous animés du désir de mystifier le public, est trop improbable pour être retenue... La boule de lumière mouvante existe, il n'y a aucun doute à ce sujet, mais il n'y a aucun fondement pour supporter la théorie de l'airship ». (« The Eagle of Wichita », Kansas, 4 avril 1897).

— « L'explication de l'airship mis au point par un génial chercheur est contestée par le fait que personne ne l'a vu atterrir quelque part pour faire le plein de carburant et de fournitures diverses. Pas plus que personne n'a pu établir d'où il était parti, pour établir ses origines humaines. Une invention d'une telle importance ne pourrait pas entreprendre de tels périples quelque peu hasardeux sans que cela se sache et que l'information, véhiculée par le télégraphe, fasse connaître cette nouvelle au monde entier ». (« Lincoln Courrier », Lincoln, Illinois, 1897).

— « Quand on pense qu'une oie sauvage ne peut pas se cacher quelque part en plein jour sans recevoir un coup de fusil, comment une monstruosité pareille faisant au moins 50 pieds de long sur 10 de large, sans compter le ballon qui la porte, peut-elle ainsi passer inaperçue dans la journée ? » (« Tay-

Extrait du « St Louis Post-Dispatch » du 8 mai 1897, p. 1.



AN AIRSHIP SEEN IN OPEN DAYLIGHT.

THIS TIME BY GEO. W. LUBKE, JR., A WELL-KNOWN LAWYER.

IT PASSED OVER ST. LOUIS.

An Intelligent Observation by a Man Who Is a Competent Witness.

lorville Breeze », Taylorville, Illinois, 13 avril 1897).

— « La théorie de l'astronome qui associe l'airship à Alpha d'Orion est sans précédent par son degré d'absurdité et son impossibilité physique. Les plus férus de sciences astronomiques savent à quel point la proposition faite est ridicule. Alpha Orionis est une étoile fixe. Elle est si éloignée de la Terre que sa distance est inconcevable pour l'esprit humain, tout comme il est impossible de comprendre le problème de l'infini. Effectuons une comparaison avec une étoile plus proche : Cygni 61.

Les mesures de sa parallaxe, en prenant comme base le diamètre de l'orbite terrestre, 180.000.000 miles, montre un déplacement de seulement 0°55'. Pour parler un langage peu scientifique, cela représente pas plus de 2 à 3 pouces d'espace dans la voûte céleste, indiquant une distance de la Terre, en nombre arrondi, de 20 milliards de miles, que la lumière, qui parcourt 180.000 miles à la seconde, met environ 3 ans et 3 mois à parcourir pour nous atteindre. Les rapports sont beaucoup plus grands pour Alpha d'Orion pour parvenir à un déplacement plus faible, pratiquement nul. De plus nous savons qu'il a été prouvé par mesures spectroscopiques que Sirius se rue vers notre soleil à une vitesse de 17 miles/secondes, chose qu'elle accomplit depuis des centaines, peut-être des milliers de siècles ; or, sa position par rapport aux autres étoiles, ainsi que son degré de brillance, sont relativement toujours les mêmes de nos jours que du temps de l'ancienne Egypte... Un journal devrait être un éducateur, pas un moyen servant à propager les faux raisonnements. Il est dangereux qu'une explication aussi absurde comme celle diffusée actuellement par la presse, soit publiée sans l'objet de vérification ». (« Capital of Topeka », Topeka, 14 avril 1897).

— « Le Milwaukee Journal a fait une tentative spécieuse pour expliquer le phénomène à l'aide d'arguments astronomiques compliqués abstrus mais infirme sa théorie en terminant son article avec ce paragraphe irritant : « Supposons que c'était un vaisseau. Imaginez qu'il ait été construit après des années d'expérimentations, en quelque endroit. Il doit avoir occupé un atelier de montage ; avoir employé de nombreuses personnes. On a dû téléphoner pour obtenir du matériel et l'expérimenter au grand jour. Pourrait-on faire cela sans que personne ne le sache ? Comment pourrait-on garder tous ces voyages secrets ? La chose est totalement en opposition avec nos connaissances actuelles, et une technologie nouvelle n'est pas à prendre au sérieux ».

Un tel argument ne convainc personne. Le Milwaukee Journal pense-t-il que l'airship est aussi encombrant qu'une locomotive de chemin de fer ? Tout le monde sait que depuis la fameuse tentative de Darius Green, l'anatomie d'un airship n'a consisté qu'en un montage de minces lattes couvertes de tissu, et muni d'un dispositif à pédales ou d'un appareillage quelconque pour le faire avancer. N'importe quel chercheur génial muni d'un couteau de poche et ayant accès à n'importe quel terrain de ferme, pourrait construire un airship dans l'incognito le plus total ». (« Superior Evening Telegram », Superior, Wisconsin, 14 avril 1897).

Le lecteur pourra se rendre compte qu'il y avait une « bataille de théories » qui se livrait entre différentes « écoles », par le truchement des nombreux journaux de l'époque. Je pourrais remplir au moins 20 pages supplémentaires avec

ce type de prose défendant ou démolissant telle ou telle hypothèse, avec parfois beaucoup d'à propos dans les jugements, mais aussi parfois énormément de failles, voire d'absurdités dans les arguments développés.

Il y eut bien entendu les habituelles interprétations farfelues ou inconsidérées, de mythomanes, de fanatiques religieux, ou de fantaisistes. Le retour du Christ sur terre, l'intrusion du Diable, les Espagnols de Cuba qui venaient espionner les forces armées américaines. (Il y avait une guerre Américano-Espagnole à Cuba, à l'époque). Et je ne sais trop encore quelles explications... Je crois qu'il vaut mieux ne pas nous y arrêter. C'est une perte de temps.

Avant d'attaquer les derniers chapitres de cet article, citons une déclaration d'un astronome tendant à accréditer la réflexion de Charles Fort citée plus tôt à propos de la conjonction de Vénus en ce mois d'avril 1897.

— Le Professeur Richard Mansill, déjà cité, de Rock Island, Illinois : «Le 28 de ce mois, Vénus disparaîtra et deviendra une étoile du matin. Je vous parie alors que les gens verront des airships le matin ». («Rock Island Argus» Illinois, 14 avril 1897).

Il a presque eu raison. Mais malgré le fait que les observations se raréfièrent en fin avril, j'ai une observation le 28 au soir pour ce mois, trois pour la soirée du 29, et 11 jusqu'au 14 mai, toutes faites le soir. Avant le 28, il y eut également de nombreuses observations très tôt le matin, comme celle de Gavelston que j'ai citée auparavant, incidents n'ayant strictement rien à voir avec Vénus.

Les faux-inventeurs

C'est un mystère dans le mystère. Un nombre extraordinaire d'informations furent publiées dans les journaux durant toute cette vague, citant des pseudo-inventeurs dont pas un seul ne fut en mesure de produire son appareil. Sont-ce uniquement des bobards de journalistes, propagés pour faire vendre davantage leur publication, ou une politique « d'intox » délibérément adoptée par les autorités pour mystifier les masses ? Est-ce dû au seul hasard ou y a-t-il action concertée ? J'ai **cinquante-deux** fiches relatives à des inventeurs bidons. Une 53e concerne un véritable pionnier du dirigeable aux U.S.A., le Professeur Barnard, qui avait un appareil à cette époque, propulsé par la force musculaire à l'aide d'un pédalier de bicyclette. **Cinquante-deux** inventeurs fantômes pour une vague qui s'étala sur 45 jours en gros, cela fait un peu plus d'un inventeur par journée d'observation !

Aucun de ces noms n'apparaît parmi ceux des authentiques pionniers américains de l'aérostation ou de l'aéronautique. Aucun ne s'est montré en public. Tous annoncèrent leurs agissements par personnes interposées. Celles-ci n'ont pas toujours une identité bien précise, tandis que d'autres se disent avocats ou représentants. Il est probable qu'il y eut parmi ces pseudo-inventeurs, quelques habiles escrocs qui exploitèrent cette situation pour plumer quelques riches personnages alléchés par la perspective de fonder des usines destinées à fabriquer des airships. Un exemple qui apporte de l'eau au moulin de cette hypothèse, est cette information divulguée par Jérôme Clark et Loren Coleman dans leur livre « The Unidentified », page 145. Aux alentours de 1897, fut créée une « National Airship Company » à San-Francisco (d'où partit la vague de 1896 sur la Californie). Elle vendit 250.000 valeurs boursières à son nom dans le but de réunir 1 million de dollars destinés, soit-disant, à financer la construction d'un airship de 1.000 pieds de long ! Il était censé transporter 500 passagers sur des vols réguliers New-York Londres et vice-versa ! Bien entendu, rien de tout ce mirobolant projet ne se réalisa, et il y a gros à parier pour que cette action ne fut que le résultat d'une entourloupette de première catégorie.

C'est la raison pour laquelle j'estime que **certaines** rencontres rapprochées du 3e type de cette époque n'ont peut-être été montées que dans le but de servir les intérêts d'audacieux aigrefins. Après tout il y eut bien en France un extraordinaire escroc qui réussit à vendre la Tour Eiffel à une entreprise de récupération de vieux métaux... D'autant que ces observations d'airship venaient fort à propos pour faciliter leur tâche. Mais cela fera l'objet de mon dernier chapitre.

Les rencontres rapprochées du 3e type

Nous pouvons donc être certains qu'il y eût plusieurs escrocs à l'œuvre, l'occasion créant en l'occurence les larrons. Un seul ennui pour eux

au départ : les observations ne se font principalement que de nuit. Les pionniers du dirigeable en Europe comme en Amérique, n'ont jamais testé leurs appareils de nuit. C'était beaucoup trop dangereux et parfaitement ridicule, et l'histoire de l'aéronautique nous apprend que le premier vol de nuit, en Europe, prit place en France durant l'année 1904 avec un Lebaudy à plusieurs passagers, **pour des buts militaires.** En effet on ne voit pas très bien pourquoi un ou plusieurs civils auraient pris de tels risques pour prouver quoi ? Il fallait d'abord démontrer la fiabilité de l'appareil, et par conséquent opérer dans les condtions maximum de sécurité pour effectuer des tests qui nécessitaient une grande visibilité. Les escrocs furent donc obligés de monter des atterrissages bidons **de jour** pour ne pas éveiller les soupçons, devant être certifiés par des témoins. Ceux-ci étaient-ils également imaginaires ou furent-ils « arrosés » pour faire de fausses dépositions ? Des journalistes furent-ils également «achetés» pour publier ces R.R.3 bidons I Il y a probablement un peu de tout cela. Car il y a quelque chose qui « cloche » au premier coup d'œil. Ces atterrissages n'ont lieu **que de jour,** et les observations ne prennent place **que de nuit** (à peu s'en faut). Cela est déjà un signe qui laisse transparaître une anomalie de taille démontrant de probables supercheries.

Je ne tiens pas à m'aliéner les inconditionnels de l'hypothèse extra-terrestre en disant cela, car je suis moi-même un partisan de cette solution avec, toutefois, la conscience de pouvoir me tromper. Mais j'estime qu'il faut être honnête jusqu'au bout, quitte à en faire renacler quelques-uns. L'escroquerie, aux Etats-Unis, est presqu'une institution nationale. Du moins, disons que c'est dans ce pays qu'elle est élevée à son plus haut niveau. Elle a servi de toile de fond à de nombreux films, romans, pièces de théâtre, chansons, etc... Je me souviens d'avoir lu il y a plus de 25 ans, plusieurs livres d'un auteur s'appelant Frank Gruber, un américain of course, qui avait créé deux personnages absolument truculents, escrocs sympathiques, mais qui se faisaient souvent rouler par plus malhonnête et plus intelligent qu'eux.

J'ai une bonne trentaine de R.R.3 pour 1897 dans mon fichier, mais elles ne valent pas grand chose. Peut-être que cette histoire d'occupants à yeux bridés vus par un certain Judge Lawrence A. Byrnne près du bayou McKinney le 23 avril, en Arkansas, est authentique. Je n'ai pas encore reçu le texte orginal, aussi je ne puis encore me prononcer à son sujet.

D'une façon générale, voici quelques indications qui peuvent faciliter la mise à jour de fausses R.R.3 perpétrées dans un but d'escroquerie :

— Les occupants ont toujours un comportement humain, correspondant à celui de « mécaniciens » ou de « bricoleurs » de l'époque, marteau et burin en mains, occupés à « faire des réparations ».
— Ils parlent volontiers avec les témoins dans l'anglais du pays.
— Ils donnent des noms très répandus comme Wilson, Carson, Smith...
— Ils mettent en relief les performances de leur appareil, vitesse, parcours extraordinaires transaméricains, voire transatlantiques !
— Il y a souvent des allusions au conflit américano-espagnol à Cuba, où est évoquée la possible utilisation de l'airship pour des missions de bombardement !

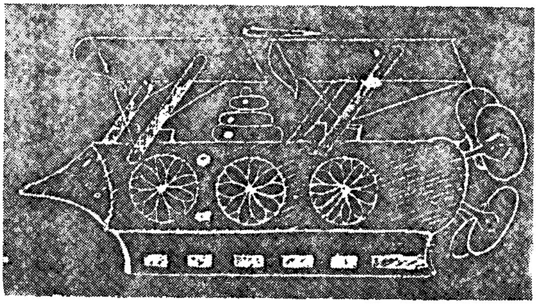
En l'occurence, il s'agit ici essentiellement d'éléments tout à fait « terrestres » si j'ose dire, et localisés à un contexte entrant parfaitement dans les concepts d'époque. On parlait de plus en plus de voyages dans les airs, et tout, donc, se prête à d'éventuelles fraudes de ce style.

A noter que de nombreuses soit-disant R.R.3. rapportées par Jacques Vallée dans « Chroniques des Apparitions E.T. » comportent d'innombrables omissions sur des détails qui, restitués, laissent apparaître des supercheries.

L'affaire Hooton, pourtant bien relatée dans le livre de Michel Bougard, a été amputée de quelques détails qui nous éclairent un peu plus sur sa véritable nature quand on en prend connaissance. J'ai la photocopie de l'article original paru dans « The Arkansas Gazette » du 22 avril 1897, je dispose donc du texte entier. Il y a des dialogues qui ont été supprimés dans la version du chercheur belge, mais il n'en est pas forcément responsable. Ces dialogues sont assez révélateurs :

— L'Aéronaute : « Bonjour Monsieur, bonjour ».
— Captain Hooton : « Est-ce l'airship ? »

Le dessin original de la main du Cpt. Hootton tel qu'il fut publié à la une du « The Arkansas Gazette » du jeudi 22 avril 1897.



— L'aéronaute : « Oui Monsieur ».

Puis plus loin :

— Une voix venant de l'intérieur dit : « Tout est prêt, Monsieur » (A l'adresse du « chef » des aéronautes).

Enfin, il y a un petit paragraphe sur des détails techniques sans grande importance, et sa « déposition » se termine comme suit :

— « Il n'y avait pas de cloche, ou de corde pour faire sonner la cloche, sur ce vaisseau, que je fus capable de découvrir, tout comme je serais plutôt enclin à penser que ce devait être une locomotive aérienne ».

Captain Hooton, conducteur de locomotive de profession, s'est payé la tête du journaliste qui reproduisit ses propos, en décrivant sa propre conception farfelue d'une « locomotive de l'air ». Il y a beaucoup trop de détails sur le croquis qu'il a fourni. L'engin représenté n'a **aucun** rapport avec la technique qui commençait à se développer à l'époque, dans le domaine du dirigeable, qui consista **uniquement** en une enveloppe de gaz cylindrique ou cigaroïde, à laquelle était suspendue une nacelle en poutre armée faite de tubes ou de lattes en matériau léger. De plus, tous les dirigeables qui évoluèrent aux U.S.A. jusqu'en 1909 ne transportèrent **qu'un seul passager**, selon l'étude de l'historien Tom Crouch, déjà cité. L'appareil décrit par Hooton est censé transporter 4 ou 5 personnes : ce n'est donc pas un appareil « terrestre ». Quant à un OVNI E.T. transportant des « humanoïdes », c'est hors de question. Ces quelques dialogues ne correspondent pas à une telle rencontre. De plus les détails extérieurs qui foisonnent sur le croquis de Hooton rendent cette possibilité ridicule. C'est un dessin de type Jules Verne qui aurait très bien pu illustrer les nombreuses histoires d'aéronautes qu'il a racontées dans ses livres ! Que les chercheurs qui se disent sérieux réfléchissent à ce que je viens d'exposer ci-dessus. Il serait peut-être temps que l'on fasse « le ménage » une fois pour toutes et que nous fassions disparaître toutes ces « manifestations folkloriques » qui desservent plus la recherche qu'elles ne lui sont utiles.

Et des canulars du style Hooton il y en a eu pas mal d'autres... Un de ces jours il faudra d'ailleurs que je m'emploie à faire table rase de toutes ces gaudrioles, pour clarifier la situation. Des vraies R.R.3, en 1897, il n'y en a vraiment pas eu beaucoup. On peut les compter sur les doigts d'une seule main, et encore...

Que tous les amateurs d'ufologie se rassurent. La vague de 1897 a bel et bien existé, et c'est probablement la plus grande vague d'OVNI de tous les temps que l'on connaisse à l'heure actuelle. Mon principal correspondant américain possède un fichier contenant 1.700 cas d'observations pour cette seule vague. Et il m'a avoué que ce n'était **qu'une petite partie** de ce qui avait été signalé à l'époque. Car il y a des tas de collections de journaux à éplucher, dispersés dans au moins vingt-cinq états touchés par la vague d'airships. Les recherches entreprises par certains de mes correspondants risquent de s'étaler sur plusieurs années à venir, c'est dire si la masse d'informations qui ne nous est pas encore accessible peut être énorme. Cette vague peut receler 5000 à 6000 observations, qui sait ? Si un seul chercheur a collecté 1700 cas en sept ans, qu'en sera-t-il dans 5 ou 6 ans lorsque tous les ufologues spécialisés sur cette vague, auront regroupé leurs trouvailles ?

Les erreurs de retranscription, et de traduction

J'ai eu l'occasion d'écrire dans un texte précédant relatif à cette vague, que des erreurs s'étaient glissées dans la relation de certains faits concernant 1897 repris dans les quelques ouvrages de langue française qui traitent des OVNI du passé. Je pense que pour une grande partie, elles sont imputables aux américains eux-mêmes qui les ont plus ou moins maltraitées en les résumant de façon hâtive, donc non soignée. Peut-être que quelques traducteurs ont aussi

péché par excès de précipitation. Au risque de me répéter, je dirai que les plus grosses erreurs proviennent d'omissions, provoquées par la concision des textes, qui résumaient parfois en 10 lignes ce qui avait été narré en 40.

L'erreur étant humaine, il ne faut pas en vouloir aux fautifs, car nul n'est parfait ici-bas, à commencer par moi-même. Néanmoins, pour illustrer mon propos je vous citerai un exemple assez remarquable, qui vous prouvera combien il est important de travailler sur des documents **de sources originales,** plutôt que sur des reprises. Affaire de Linn Grove, Iowa, du 15 avril 1897 : Jacques Vallée, dans « Chroniques des Apparitions E.T. », Denoël, Paris, 1972, dit ceci :

— « ...Les témoins furent surpris par la longueur **des cheveux** des occupants... »

Bien. Michel Bougard, dans « La Chronique des OVNI », Editions Universitaires, J.P. Delarge, 1977, dit pour la même affaire :

— « ...Ces occupants portaient **la plus longue barbe** qu'ils avaient vue de leur vie... »

Jacques Vallée cite le « Chicago Tribune » du 16 avril 1897 J'ai quatre observations avec ce journal pour référence ce jour-là, mais aucune ne concerne Linn Grove. Bizarre. Michel Bougard cite le « Saginaw Courier Herald » du 16 avril 1897. J'ai trois observations avec cette publication pour référence ce jour-là, mais aucune n'est relative à Linn Grove. Vous avez dit bizarre ? Toutefois, ma fiche sur Linn Grove m'indique bien le « Saginaw Courier Herald », mais du 17 avril 1897. Légère erreur de date, donc, mais là où ça ne va plus, c'est lorsque je lis la source originale :

— « ...They had the longest **whiskers** they ever saw in their lives... ».

Et **whiskers** veut dire **favoris** !

Les cheveux longs, ça fait très « ufonautes », voire « anges de la bible ». Une barbe peut à la rigueur passer. Un certain soldat brésilien nommé J. Da Silva prétend avoir vu des E.T. barbus, de même qu'un femme d'Afrique du Sud, Mme Meagan Quezet. Mais des **favoris...** A cette époque ils étaient plutôt à la mode ! Quant à des E.T. portant des favoris... Et pourquoi pas en chapeau haut de forme pendant qu'on y est, avec monocle et canne-parapluie ? Soyons sérieux pour l'amour du Ciel !

Conclusions

La vague de 1897 possède cette particularité pour ne pas dire ce paradoxe, d'avoir été livrée aux chercheurs grâce, essentiellement à des canulars pour rire et des coups montés pour escroqueries. Mais cela étant établi, il n'en demeure pas moins vrai qu'elle représente quasi certainement la plus grande vague d'OVNI de tous les temps, dont nous avons encore les traces. Elles n'ont pas encore été toutes relevées, je l'ai déjà dit, et cette vague risque de nous réserver pas mal de surprises avec les découvertes qui restent encore à faire.

J'ose espérer avoir intéressé les lecteurs en faisant cette mise au point, qui je le crois, éclaire d'un jour nouveau la réalité des faits, sur des événements qui ont vraisemblablement une grande importance étroitement liée à notre histoire. Pourquoi, au printemps de l'année 1897, une flotte de faux-dirigeables à ailes battantes sillonna au moins la moitié des Etats-Unis ? A quoi servait ce « projecteur », puisqu'apparemment il n'était pas destiné à voir ? A favoriser quelque chose ou à l'annihiler ? Les réponses à ces questions pourraient nous aider à faire un fantastique bond en avant dans la recherche ufologique...

— «...Comme il est impossible que de telles réussites dans les expériences puissent demeurer cachées du public, on serait plutôt porté à croire que ces vaisseaux soient dirigés par des équipages **surnaturels...** » (« Austin Daily Statesman », Austin, Texas, 17 avril 1897)

Jean Sider.

DERNIERE MINUTE...

Une fausse R.R.3 mise à jour 80 ans après coup !

Une des nombreuses R.R.3 de 1897, est connue comme suit, (je résume) :

— « Uvalde, Texas. Le Shériff F.W. Baylor, mardi 20 avril dans la soirée vers 22h00, a été confronté avec un airship et son équipage. Il put bavarder avec les trois hommes qui le composaient. L'un d'eux se désigna sous le nom de Wilson, et dit venir de Goshen, New-York. Il demanda des nouvelles du Capitaine Ackers, ancien shériff du Comté de Zavalla.

qu'il prétendit avoir connu en 1877 à Fort-Worth. Le capitaine Ackers, retrouvé, aurait confirmé le fait, disant que ce Wilson travaillait sur un appareil aérien depuis cette date et qu'il lui avait dit qu'il étonnerait bientôt le monde... ».

(Une autre R.R.3 avec un nommé Wilson, se situe la veille à Beaumont, Texas, ainsi qu'à Kountze, Texas, le 23, tandis que le 24, à Eagle Pass, Texas, les occupants dirent au shériff R.W. Rowe, qu'ils venaient de bavarder avec son homologue Baylor !)

Cette R.R.3 extrêmement suspecte est rapportée par le « Galveston Daily News » du 24 avril 1897. Mais d'autres journaux la publièrent également. Il semble que l'information initiale ait été divulgée par une dépêche émanant d'un correspondant de presse du secteur d'Uvalde.

Or, voici l'information que l'on peut trouver dans le « Victoria Daily Advocate », Texas, du 11 mai 1897 :

— « Uvalde, Texas, 8 mai : Le Shériff Baylor a fait la déclaration suivante : J'ai reçu des lettres et des télégrammes des quatre coins de la terre, me demandant ce que je savais de l'airship. Or, il faut dès à présent que je mette les choses au point sur ce sujet. Je n'ai jamais vu d'airship, et ma patience a cessé d'être une vertu. Le reporter qui a perpétré cette histoire de matelot en abusant de la confiance du public et trainé mon nom dans toute la presse du pays, sur mes ordres, a été expulsé ce matin ».

Est-il nécessaire de faire un quelconque commentaire ? Je ne crois pas !

Les grands cas mondiaux

Une rencontre rapprochée au Minnesota : L'affaire Val Johnson (2)

Dans notre précédent numéro, nous avons publié un compte rendu de l'aventure dramatique du shériff adjoint Val Johnson dont la voiture a été heurtée par une lumière aveuglante mystérieuse, dans les petites heures du matin du 27 août, dans le comté Marshall, Minnesota. Les yeux du policier furent blessés temporairement, sa montre et l'horloge de bord furent retardées et différentes parties de sa voiture endommagées. Dans cette seconde partie, nous allons exposer en détail les résultats des examens poussés effectués sur la voiture de l'adjoint. Nous examinerons également une flambée d'événements semblables qui ont suivi de près l'aventure de l'adjoint Johnson.

Blessure aux yeux

Les lecteurs se rappelleront que le premier médecin qui a examiné les yeux de Johnson a conclu que celui-ci souffrait de « légères brûlures de soudeur ». Trois symptômes menaient à ce diagnostic :

— rougeur généralisée provenant d'une conjonctivite aux deux yeux,

— grande sensibilité à la lumière, même deux heures après l'accident,

— douleur générale depuis le moment où l'adjoint sortit de son évanouissement.

Dix heures après l'accident, Johnson a été examiné par le docteur Léonard Prochaska, spécialiste des yeux à Grand Forks.

Dans son rapport aux services du shériff, le docteur dit : « A ce moment-là, il n'y avait aucun signe de maladie ou de dommages aux yeux. Il y avait une légère irritation des conjonctivites ». Pour cette irritation, ce docteur prescrivit un collyre.

Cependant, au cours de l'enquête sont apparus deux arguments qui rendent improbable le diagnostic « brûlures de soudeur ». D'abord ces brûlures sont généralement provoquées par la partie ultraviolette du spectre. La lumière d'une source telle que l'arc d'un soudeur est riche en rayons ultraviolets. Or, les essais faits pour déterminer le spectre de transmission du pare-brise ont montré que la couche intermédiaire en vinyle bloque complètement la région UV (4000 angströms et en dessous). De plus, les lunettes de Johnson lui ont donné une protection supplémentaire contre ces courtes longueurs d'onde. Il est important de noter également la brièveté de l'exposition à cette lumière et l'absence de coup de soleil sur le visage de Johnson. Un coup de soleil est un symptôme courant dans le cas des vraies brûlures de soudeur.

Ensuite, les brûlures de soudeur ne provoquent en général une sensation de gêne que 6 à 7 **heures** après l'exposition aux rayons. Cet argument a été présenté assez ironiquement à l'International UFO Reporter par l'optométriste habituel de Val Johnson, le docteur Warren Lamb. Cet optométriste a proposé une autre théorie qui expliquerait tous les symptômes observés : l'exposition aurait enlevé la couche extérieure de cellules recouvrant la cornée (l'épithélium cornéen), mettant ainsi à nu les terminaisons nerveuses. La guérison rapide qui s'est produite entre les deux examens médicaux, aurait pu se faire en un temps ne dépassant pas quatre heures par glissement des cellules saines voisines sur la partie endommagée. Cette théorie n'aurait pu être prouvée qu'au moment de la visite à l'hôpital, avant que la guérison ait eu le temps de se produire. D'ailleurs, les essais nécessaires pour **prouver** cette théorie n'ont pas été faits. Curieusement, d'après l'optométriste, l'application d'une pommade par le médecin de l'hôpital aurait retardé le processus naturel de guérison de ce genre de blessure.

Quels rayons pourraient provoquer cette atteinte à la cornée ? Le docteur Lamb propose la chaleur sous forme de rayons infrarouges qui eux, peuvent traverser le pare-brise.

Il a même proposé une méthode par laquelle nous pourrions vérifier la présence d'une chaleur dangereuse. Johnson porte des lunettes en verre Corning « Photogrey Extra » qui s'assombrissent automatiquement quand la lumière est vive. L'optométriste savait que le fonctionnement de ces verres s'altèrent d'une façon connue avec le temps. Comme la date de fabrication des lentilles était connue, le comportement assombrissement-éclaircissement du verre pouvait être testé par Corning à New-York. Puisque Corning remet en état les verres qui ne fonctionnent plus bien en les exposant à la chaleur (environ 100° C pendant deux heures), tout écart de l'altération normale pourrait être interprété comme un signe que les verres avaient été exposés à la chaleur.

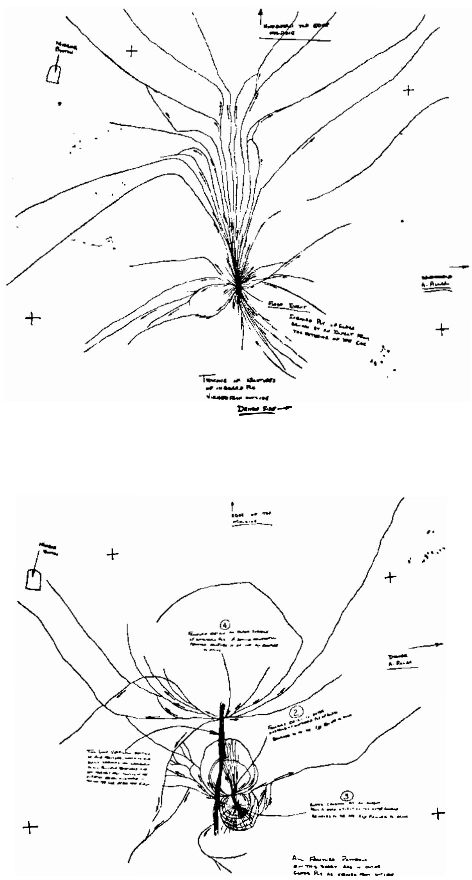


Figure 1
Les relevés des fêlures sur le pare-brise du véhicule de Val Johnson d'après Meridan French, un expert du Glass Division of Ford Motor Company. En haut, l'impact sur la face intérieure; en bas, celui de la face externe. (Doc. International UFO Reporter).

De fait, un délégué de Corning accepta de faire l'essai, mais il déclara qu'on ne pourrait pas en tirer de conclusion valable car même si un écart était observé, il pourrait provenir d'un défaut quelconque dans le processus d'application de la couche photosensible ou de trempe pendant la fabrication.

Une brève exposition ne servirait à rien si elle n'était pas capable de chauffer le verre à une température dépassant 300°C. Comme l'adjoint Johnson possède encore un visage, cette hypothèse est peu vraisemblable. En outre, des verres chauffés de cette façon ne s'éclairciraient plus bien dans l'obscurité, or ceux-ci fonctionnent normalement. On a suggéré plus d'une fois que quelque chose qui ressemblait à un rayon laser avait été dirigé à distance vers l'adjoint au lieu d'un objet lumineux qui aurait parcouru les deux kilomètres et demi restants. Mais il faut se souvenir que par définition, un laser est monochromatique - une seule couleur - ce qui ne correspond pas à la qualification de « blanche » donnée par l'adjoint. Bruce Maccabee, physicien spécialisé en optique, a déclaré que le seul cas où une lumière laser serait perçue comme blanche, serait celui où trois lasers aux couleurs fondamentales mêleraient leurs rayons. Cependant, la dernière indication concernant une exposition à la chaleur provient des essais sur le pare-brise.

Le pare-brise fracassé

L'International UFO Reporter s'est arrangé pour que Meridan French, expert en pare-brise de la Division Verre de la Ford Motor Co, vienne par avion à Warren et inspecte les fêlures. Ses conclusions sont les suivantes :

1. Toutes les fêlures présentant un intérêt dans ce cas-ci étaient concentrées du côté du conducteur. Il y avait un impact de balle du côté du passager, mais le shériff a confirmé qu'il existait avant l'incident.

2. Les fêlures ont quatre origines distinctes. L'une d'elles était à la surface intérieure de la couche de verre intérieure et les trois autres à la surface de la couche extérieure. Etant donné que les quatre origines sont à des endroits différents du pare-brise, on en conclut qu'ils représentent quatre événements indépendants. Du dessin des fêlures, on peut déduire que trois au moins de ces événements se sont produits à des intervalles très brefs, de l'ordre de quelques millisecondes (figure 1).

3. Le pare-brise n'a été perforé nulle part et il n'y a pas de déchirure dans la couche intermédiaire de butyral de polyvinyle.

4. L'allure de toutes les fêlures du verre montre qu'elles résultent d'effort mécaniques **plutôt que de tensions thermiques** (c'est nous qui soulignons). En fait, il n'y a **aucune preuve d'une chaleur anormale** (c'est nous qui soulignons), qu'elle soit générale ou localisée.

Des bulles peuvent déjà se former dans la couche intermédiaire en butyral des pare-brises dès que

la température atteint 120°C. Or, aucune bulle n'a été trouvée. En outre, les joints en caoutchouc mousse des fenêtres latérales ne présentent qu'un vieillissement normal, et aucune apparence de surchauffe.

5. Aucune des quatre origines de fêlures n'est extraordinaire par elle-même et chacune pourrait être reproduite artificiellement. Cependant, considérées ensemble, elles forment un groupe qu'il est difficile d'expliquer, ainsi que nous le verrons plus loin.

French a préparé deux tracés du dessin des fêlures. Tenant compte du fait que le pare-brise est un triplex, le premier tracé montre les dommages de la couche de verre extérieure et le second tracé, ceux de la couche intérieure. Les deux tracés montrent ce qu'on voit de l'extérieur de la voiture. French déclare : « En me basant sur le sens de propagation des fêlures indiqué par des flèches sur les schémas, sur les surfaces d'où proviennent les fêlures et sur la façon dont elles s'entrecroisent, j'estime que les événements se sont succédés comme suit :

1. La première fêlure s'est produite dans la couche intérieure et elle a son origine à la surface intérieure. Ce type de fêlure résulterait d'un impact à la surface extérieure du pare-brise, exactement en face de l'origine. L'objet qui a heurté n'était probablement ni métallique, ni pierreux, car il n'y a pas de dommage apparent au point d'impact sur la surface extérieure. J'estime que cet objet était très ferme, peut-être même dur, avec une quantité de mouvement suffisante pour créer une tension très localisée et relativement élevée (700 à 850 bars). De tels objets pourraient aller d'une balle de soft ball, de baseball ou de golf à un marteau en caoutchouc. Cette fracture pourrait aussi être faite par un coup du côté d'un poing bien serré. Dans un verre triplex tel que celui-ci, il n'est pas rare que ce soit la couche opposée à l'impact qui cède, alors que la couche heurtée reste intacte. Une fêlure prend toujours naissance à un défaut ou en un point faible, et il arrive souvent que la couche opposée à l'impact est la plus faible dans la zone où règne la forte tension du choc.

2. La deuxième défaillance s'est produite dans la couche extérieure, à peu près 23 mm en dessous de la première origine. La fracture est horizontale et forme un point de tangence entre deux groupes de fêlures circulaires superposés. Elle a pris naissance à la surface extérieure par suite d'un effort de flexion relativement peu élevé. On peut l'expliquer de différentes façons :
— Une charge ou poussée localisée sur le verre, par l'intérieur. C'est peu vraisemblable à cause de l'espace réduit entre le verre et le cadre rembourré, à l'endroit de l'origine.
— Une pression négative à l'extérieur de la voiture qui plierait le pare-brise vers l'extérieur.
— Une pression négative à l'extérieur de la voiture qui aurait le même effet.
— Si l'objet qui a provoqué la première fracture était assez petit pour plier très localement le verre vers l'intérieur, cela aurait causé un effort de flexion au sein de la couche extérieure, dans la région de la deuxième défaillance. C'est la cause la plus probable étant donné le réseau circulaire de fêlures au-dessus de l'origine de la deuxième fracture.

3. L'origine de la troisième fracture était également à l'extérieur du pare-brise, environ 25 mm en dessous de la seconde. Dans ce cas-ci, le verre est fortement broyé dans une petite région à peu près circulaire, comme s'il avait été heurté par un objet extrêmement dur mais avec une force insuffisante pour provoquer la rupture du verre intérieur en face du point d'impact. L'examen méticuleux de la surface broyée avec une loupe grossissant 20 fois n'a pas décelé un résidu de l'objet qui a causé le dommage.

4. La quatrième fracture a aussi pris naissance à l'extérieur du pare-brise, approximativement 140 mm au-dessus de la deuxième. C'est également une défaillance horizontale due à un effort de flexion, mais elle est probablement secondaire parce qu'elle a pris naissance à une petite fêlure existante.

5. Il y a aussi une bande de très fine fêlures, longue d'une bonne dizaine de centimètres, courant presque verticalement juste du côté du passager par rapport aux origines des quatre fractures principales. Ces fêlures sont toutes dans la couche extérieure et je crois que ce groupe est tout-à-fait secondaire. Il résulte de flexions normales du pare-brise déjà brisé, lors du déplacement de la voiture après l'accident.

Même après avoir réfléchi plusieurs jours à l'aspect des fêlures et à leur succession, je n'ai quand même aucune explication à proposer pour ce qui semble être des forces dirigées les unes vers l'intérieur et les autres vers l'extérieur, et qui ont agi presque simultanément. Je ne puis que répéter ma quatrième conclusion : toutes les fêlures résultent d'efforts mécaniques d'origine inconnue ».

Antennes pliées et lentilles brisées

Au laboratoire d'essais des matériaux d'Honeywell, Inc. à Minneapolis, plusieurs ingénieurs sous la direction de Roland Wardell ont entrepris l'étude des deux antennes pliées, des morceaux de verre provenant du phare brisé et de la lentille perforée en plastique qui recouvrait un des phares de toit.

Examen optique

Les ingénieurs ont utilisé un microscope stéréo Bausch & Lomb pour examiner la surface du pli à 65° de l'antenne de toit. Leur rapport nous apprend que : « un dépôt de débris d'insectes et de matériaux routiers couvrait la surface antérieure de cette tige, alors que la région du pli était notablement plus propre. Le pli s'est fait doucement sans que le métal se soit fissuré, ni à l'extérieur du pli ni à aucun autre endroit ».

« Aucune trace d'impact n'était visible, qui aurait pu résulter d'un choc avec des « objets » quelconques (à part des insectes) ».

« La petite boule à l'extrémité de l'antenne présentait deux frottis de peinture, tels qu'on pourrait en attendre en passant par une porte de garage dont le linteau serait trop bas. Ces marques étaient bleues et blanches.

Quant à l'antenne du coffre, l'examen a montré que le pli était moins chargé de débris d'insectes que le reste de la tige, tout comme pour l'antenne du toit. Le rapport d'Honeywell déclare : « Apparemment, l'effort de flexion fait s'écailler le dépôt d'insectes ».

« La petite boule de métal à l'extrémité de l'antenne était extraordinairement brillante et il n'y avait des débris d'insectes qu'à sa base. La zone de flexion de cette antenne était également relativement lisse, sans apparence de fissures. En comparant l'antenne aux photos prises immédiatement après l'incident, il semble qu'elle s'était légèrement redressée, sans doute par suite de manipulations ».

Les morceaux de verre du phare, ramassés sur la route, montraient « des cassures de fragilité typiques du verre se brisant lors d'un choc avec des granules volants ». Ce verre était aussi couvert de nombreux dépôts d'insectes.

Ensuite, les ingénieurs d'Honeywell ont inspecté le filtre perforé en plastique rouge du phare de toiture. « Contrastant avec le phare brisé, ce phare-ci n'était pas aussi gravement cassé. La lentille rouge montrait un trou caractéristique de la pénétration d'un petit objet. Le trou était allongé, d'une longueur approximative de 17,5 mm sur une largeur de 6,5 mm à un bout et de 12 mm à l'autre bout. Les bords du trou présentaient une cassure de fragilité, de nouveau typique d'une fracture par un insecte. La lentille rouge portait également des débris d'insectes tout comme les autres pièces ».

Analyse spectrale de matière étrangère

« Le réflecteur du phare était brisé et l'une des arêtes de la cassure portait un dépôt brun qui semblait se trouver au point d'impact. Ce dépôt semblait être étalé, ce qui est caractéristique d'un choc avec un granule qui se pulvérise sous l'impact. L'analyse qualitative de ce dépôt a montré qu'il était minéral et contenait du silicium, de l'aluminium, du fer et du calcium. Ceci correspond tout-à-fait à un matériau pierreux ».

Radioactivité

« Le but de ces essais était de trouver un résidu radioactif ou un rayonnement secondaire dans un matériau qui aurait été exposé à un niveau élevé de radiations.

Les cinq échantillons soumis ont été testés avec un détecteur Nuclear Chicago. Deux sondes ont été employées avec ce compteur : une pour les rayons alpha et l'autre pour les rayons bèta durs et gamma.

Un troisième essai fut réalisé sur le verre du phare. Cet échantillon était assez petit pour pouvoir entrer dans le compteur à scintillations Nuclear Chicago.

Dans tous ces essais, on a pu détecter uniquement le rayonnement normal de fond. Aucune

radioactivité anormale n'a pu être décelée ».
Il ne faut pas oublier non plus que le bureau du shériff a utilisé un compteur portatif le jour de l'incident. Allan Hendry, de l'International UFO Reporter, a également employé le sien sur la voiture accidentée, le lendemain de l'accident. Résultat : aucune lecture significative, même peu de temps après l'incident.

Essais magnétiques

Des mesures ont été faites par Honeywell sur les deux antennes ainsi que sur une antenne intacte de construction similaire. Les essais ont été faits avec un fluxmètre Walner (modèle MF_3A) possédant une bobine de 100 tours avec une surface d'essai de 6 cm². Les résultats obtenus sont les suivants :

— Antenne du coffre : 0,09 oersteds
— Antenne de toiture : 0,07 oersteds
— Antenne de contrôle : 0,38 oersteds

« Le magnétisme résiduel mesuré n'est pas anormal. La valeur plus élevée mesurée sur l'antenne de contrôle peut être due à des différences dans le matériau et dans l'exposition à des champs magnétiques ».

Essais de dureté

Deux types d'appareils d'essai ont été utilisés sur les antennes pliées ; un Rockwell Superficiel 15N et un Tukon Micro-Dureté. Le but était : « déterminer si des effets thermiques se manifestaient dans le métal et déterminer approximativement la « trempe » pour estimer les forces nécessaires pour plier les antennes ».

« A cause du petit diamètre des pièces et du fait que le point intéressant est celui du pli, seule l'antenne de toiture a été testée. Cette antenne avait le plus grand diamètre à l'endroit du pli, ce qui permettait de faire les essais Rockwell, mais sans grande précision ».

« Ces résultats montrent que le métal ne s'est pas amolli. Il est semblable à un acier à ressort ». « Nous avons essayé sans succès d'obtenir des lectures de dureté avec l'appareil à micro-dureté au point exact de pliage. Mais l'erreur résultant d'une surface courbe et rugueuse était trop grande pour pouvoir en tirer la moindre conclusion. Pour obtenir un résultat valable, il faudrait couper et polir un échantillon ».

Conclusion d'Honeywell

Voici la conclusion du rapport de Roland Wardell :
« Il est clair que la voiture en question est entrée en collision avec plusieurs petits objets solides. L'analyse du dépôt laissé sur le réflecteur du phare de toiture montre que leur nature était minérale. Elles provenaient vraisemblablement de la route. Des points d'impact apparaissent nettement sur le capot, le pare-brise et le phare du toit. Tous les bris de verre et les bosses du capot proviennent d'impacts avec des objets volants. Je ne suis pas sûr de la façon dont les « pierres » sont devenues volantes. N'importe quel véhicule circulant à grande vitesse près du sol a des chances de projeter des pierres.

Les antennes n'ont pas été pliées par des pierres qui les auraient frappées. On n'y a décelé aucune trace d'impact. La chaleur ne semble pas être intervenue non plus dans le pliage.

J'étudie deux causes possibles pour le pliage. La première serait un jet d'air à grande vitesse qui se serait superposé au déplacement de l'air au-dessus de la voiture en mouvement. Les propriétés du métal et un calcul grossier nous montrent qu'une force de peu de kilogrammes appliquée uniformément aux antennes, pourrait les plier. Cette force s'ajouterait à celles qui résultent de l'air passant à 105 km/h par dessus la voiture. Les phénomènes capables de réaliser ce pliage comprennent des forces électriques, aériennes et, bien sûr, « manuelles »...

L'autre possibilité. qui est beaucoup plus difficile à étudier, concerne certains types de forces électrostatiques ou similaires ».

Nous reviendrons à l'hypothèse optimale de Roland Wardell à la fin de cette discussion.

Observations radar

Comme nous l'avons dit dans notre dernier numéro, une vérification faite immédiatement auprès des installations radar de la région n'a décelé aucun « inconnu » ni aucun accident d'avion. Etant donné que l'incident s'est produit à basse altitude et que la trajectoire de la source lumineuse après le choc n'est pas connue, on ne pouvait guère espérer une observation radar. Néanmoins, l'International UFO Reporter a de-

mandé un tirage d'ordinateur pour la région, montrant toutes les cibles radar enregistrées, tant celles qui transmettent un signal codé que celles qui renvoient uniquement le signal reçu. En supposant qu'un avion - ou un autre objet assez grand pour renvoyer des signaux radar - aurait atteint une altitude suffisante pour être vu, il **apparaîtrait** sur le tirage. Donc le jeu en valait la chandelle. Malheureusement, le tirage ne montre aucune cible sur l'ensemble du comté Marshall entre 01 h 30 (10 minutes avant la collision) et 02 h 30. La FAA (1) a déclaré que le temps devait être très calme pour que le tirage soit aussi dépourvu de cibles fantômes dues à des interférences près du sol.

Un vol commercial est passé au-dessus de la région vers 23 h 45, venant du sud ; mais les petites heures du matin sont particulièrement tranquilles. Ce tirage est le quatrième demandé par l'International UFO Reporter à la FAA, en application de la loi sur la liberté de l'information, et il coûte $ 130 (FB 3800).

Photographie aérienne

Alan Cibuzar de A.W. Research à Brainerd, Minnesota, a effectué un levé aérien de la section de route en question. A.W. Research pratique ces levés couramment au moyen de la photographie infrarouge, dans des buts agricoles. En effet, les variations de la teneur des végétaux en chlorophylle-a se traduisent par des gradations de rouge sur les photos. Un examen des diapositives de Cibuzar a révélé une forte réflection de chlorophylle dans la végétation des fossés des deux côtés de la route. Cibuzar a dit à Hynek et Hendry que d'après son expérience, l'ampleur du renforcement photographique était impressionnante.

Cependant, une étude détaillée du levé a montré que le renforcement n'est pas aussi limité à la trajectoire de la lumière qu'on l'avait cru d'abord. En premier lieu, les photographies ne montraient pas la végétation du fossé **au sud** des arbres, là où l'OVNI planait sur place d'après l'adjoint Johnson.

En second lieu, s'il est vrai que la réflection de la chlorophylle **cesse** pratiquement pendant plus de cent mètres au-delà du point où la voiture de l'adjoint s'est arrêtée, elle recommence plus loin et continue vers l'intersection de la grand-route et de la route départementale. De plus, le renforcement est constant dans cette zone dans le fossé **oriental,** sans interruption.

Si le renforcement était lié au survol rapide de l'OVNI, qu'est-ce qui aurait produit cet accroissement durable de chlorophylle à partir de la protochlorophylle ? Le professeur Herbert Jonas du département de botanique à l'université du Minnesota doute qu'une brève exposition à une lumière intense puisse le faire. Si une ionisation intense de l'air, semblable à l'action d'un éclair, existait près du sol, alors l'oxydation de l'azote en nitrate pourrait stimuler la croissance des plantes. Mais comme une des photos montre apparemment qu'un drainage des champs nourrit la végétation du fossé, il semble difficile de rattacher la présence d'engrais à l'action exclusive de l'OVNI.

Montre et horloge retardées

Qu'est-ce qui peut affecter temporairement une montre mécanique à remontoir exactement de la même façon qu'une horloge de tableau de bord qui fonctionne à l'électricité ? Puisque toutes les deux marchent maintenant normalement, le mécanisme le plus difficile à influencer est évidemment celui de la montre. Une cause possible et qui pouvait être testée, est une exposition à un champ magnétique paralysant, et d'autant plus que la montre n'était pas anti-magnétique. On a envoyé un magnétomètre portatif au bureau du shériff pour voir si la trace d'exposition à un tel champ subsistait dans le métal de la voiture. Etant donné que chaque voiture garde dans sa carrosserie la trace du champ magnétique terrestre fixée par l'emboutissage lors de sa fabrication, une voiture de patrouille Ford LTD 1977 identique a été testée aux mêmes points. Les deux voitures étaient orientées de la même façon dans le champ magnétique terrestre, lors des mesures. Or, la voiture de l'adjoint Johnson avait eu un sérieux accident environ deux ans avant l'incident de l'OVNI. Cette fois-là, l'avant de la voiture était rentré dans le sol, le châssis avait été endommagé et le pare-brise original brisé. De tels dommages avaient pu changer l'orientation des champs dans la carrosserie de l'auto, de sorte que les essais magnétiques étaient limités à la recherche de champs nettement augmentés, par rapport

1. Agence Fédérale de l'Aviation.

à la voiture de contrôle. Les essais ont montré qu'il n'y avait pas de déviation sensible.

Echantillons de peinture

L'expert en pare-brise de Ford était disposé à prendre des échantillons de peinture de deux côtés opposés de la voiture, pour en faire une analyse quantitative aux laboratoires de recherche de Dearborn, Michigan. Puisque tous les dommages visibles se trouvaient du côté du conducteur de l'auto, on pouvait penser qu'il existerait peut-être une différence mesurable dans la pigmentation de surface du côté du passager, apparemment moins touché. Ce prélèvement aurait exigé de découper des disques de métal dans la carrosserie de la voiture, mais les autorités du comté ont stipulé qu'on ne pouvait faire aucun essai destructif tant que l'enquête était encore officiellement en cours. Par contre, Alan Cibuzar a pu prendre quelques photos de la carrosserie aux rayons ultra-violets. Ces clichés n'ont montré aucune différence entre les deux côtés de la voiture. Mais ils ont détecté une fêlure dans le plastique transparent recouvrant l'indicateur de vitesse, fêlure qui n'était guère visible à l'oeil nu.

Echantillons de terre

L'International UFO Reporter avait considéré l'idée de prélever des échantillons de terre dans la zone de forme irrégulière mentionnée dans notre dernier numéro, zone où il n'y avait aucune végétation. Cette zone était intéressante parce qu'elle se trouvait à une petite vingtaine de mètres de l'endroit où la voiture s'était arrêtée et parce que le levé aérien de Cibuzar n'avait décelé aucun endroit semblable dans les environs. Malheureusement avant que cela ait pu être fait, le champ a été labouré en profondeur. Cependant, il n'y a jamais eu aucune relation entre cette zone et un témoignage. On a supposé qu'il s'agissait d'un endroit ayant reçu trop d'engrais et sans aucun rapport avec l'incident.

Le défoncement

Meridan French, de chez Ford, a examiné le défoncement formé dans le capot de la voiture, puisqu'il semblait compatible avec les dommages causés au pare-brise. French a déclaré : « Il semble qu'un objet dont le bout était plat et d'un diamètre d'environ 13 mm, a heurté le capot avec force à l'endroit du défoncement pour basculer ensuite vers le pare-brise. Il peut même avoir été la cause des dégâts au pare-brise ». Au cours d'une conversation téléphonique, French a expliqué que quelque chose aurait fait porter tout son poids sur un seul pied se terminant par une surface plane circulaire. Si le poids avait alors basculé dans le pare-brise, cela expliquerait pourquoi le défoncement est plus profond vers celui-ci.

Etat actuel de Johnson

Val Johnson a repris son travail depuis quelque temps et continue a être en bonne santé, à quelques exceptions près qu'il faut noter :

— Lors d'une visite de routine le 19 septembre, le docteur Andrew Riley, dentiste de Johnson, lui a dit que son bridge était fendu, alors qu'il était en bon état lors du précédent examen, quatre jours avant l'incident.

— L'adjoint a eu une courte crise de maux de tête qui a commencé environ trois semaines après l'incident. Cette crise ne s'est plus répétée.

— Il a aussi eu une excroissance à l'intérieur d'une paupière, mais aussi temporairement. Quand il est retourné le 17 octobre pour vérification chez le même ophtalmologiste à Grand Forks, tout a été trouvé en ordre.

Une des suggestions faites le plus souvent à propos de ce cas est de soumettre l'adjoint à une régression hypnotique vers les quarante minutes qui manquent. Trop souvent, même avant qu'Allan Hendry arrive à Warren le lendemain de l'événement, des gens de l'endroit assuraient l'adjoint harassé qu'il devait se faire hypnotiser pour voir « s'il avait été emmené à bord d'un vaisseau spatial à des fins de reproduction ». D'autres prétendaient qu'un essai au polygraphe était tout ce qu'il devait entreprendre ! Comme les profanes proposent facilement des techniques mal connues et controversées ! Quoi qu'il en soit, la réaction de Johnson à de telles suggestions est très ferme : il ne veut pas s'offrir en spectacle pour satisfaire la « curiosité morbide » d'autres gens. Puisqu'il jouit de la confiance de son employeur, il ne voit aucune nécessité de « prouver » son aventure à d'autres. L'International UFO Reporter trouve que cette attitude ajoute encore à sa crédibilité.

(à suivre)

Texte et traduction de
R. J. Stevens.

Référence : International UFO Reporter, vol. 4, nº 5, november 1977.

Du mécanisme d'une akinésie physiologique éventuelle touchant des témoins d'observation rapprochée d'OVNI

Parmi les effets secondaires semblant couramment associés aux observations rapprochées d'OVNI, on note assez souvent un phénomène appelé improprement paralysie, qui est en réalité une akinésie : « difficulté ou impossibilité de faire certains mouvements, immobilisations » (1). Des études ont montré que ce phénomène semblait associé à la présence d'ufonautes et de rayons, ainsi qu'à la peur éventuellement éprouvée par le témoin (2).

Nous ne nous intéresserons dans cette brève communication qu'à l'étude d'un mécanisme permettant de rendre compte des cas d'akinésie semblant réellement relever d'un mécanisme physio-neurologique et non pas psychologène.

Semblent frappés par l'akinésie tous les muscles striés volontaires excluant :

- ceux commandant les mouvements des paupières, les déplacements des yeux, et les réflexes d'accomodation et photo-moteur (réflexes pupillaires permettant de « mettre au point » selon la distance de l'objet observé et de fermer plus ou moins l'iris en fonction de la luminosité ambiante).
- les muscles respiratoires (diaphragme, scalènes, intercostaux, etc...) commandés par le bulbe rachidien.

L'intelligence et le sens restent intacts (3).

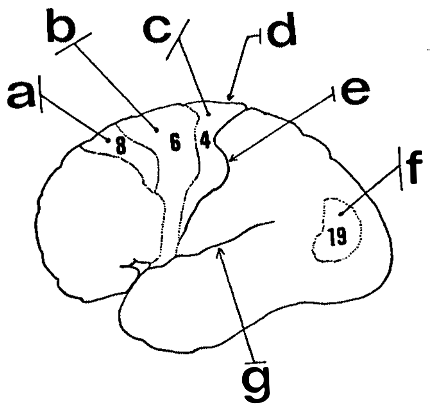
Le tonus de posture est conservé, le sujet gardant son équilibre et ne tombant pas. Le coeur n'est pas touché ; ce n'est d'ailleurs pas un muscle volontaire, son fonctionnement est en effet contrôlé par un automatisme interne.

A la lumière de ce qui vient d'être dit, on voit que l'akinésie ne peut agir directement sur les muscles, les jonctions neuro- musculaires ou les nerfs périphériques, mais doit toucher le système nerveux central, et relève donc de sa physiologie (4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15).

- Il existe un tonus de posture et le sujet garde son équilibre : donc le réflexe myotatique est conservé, ce qui implique l'intégrité du fonctionnement des voies afférentes correspondantes médullaires, des fuseaux neuro-musculaires et des motoneurones α toniques desservant les fibres musculaires à contraction lente chargées d'assurer le tonus de posture. Les circuits réflexogénes labyrintiques et proprioceptifs sont également fonctionnels.
- Il est improbable que les neurones moteurs α phasiques, qui sont spécialisés dans le contrôle des mouvements et qui fonctionnent à des fréquences plus élevées que les α toniques, puissent être touchés alors que les α toniques restent indemnes.
- Les motoneurones β, ajustant les réflexes myotatiques aux mouvements désirés, ne semblent pas responsables des phénomènes : leur atteinte provoquerait plutôt une dyskinésie qu'une akinésie. Mais on ne peut exclure l'hypothèse d'une perturbation accessoire des corrélations entre les commandes α et β des muscles.
- Un problème cérébelleux, ne cadrant pas avec les symptômes observés, est à exclure.
- J. L. Jorion a proposé une atteinte de la voie pyramidale, par exemple par une variation de la perméabilité membranaire et de l'équilibre ionique touchant les cellules de Betz de l'aire motrice de l'encéphale et provoquant leur dépolarisation (12). L'atteinte pyramidale qu'il suggère me paraît improbable. En effet, à l'ancienne distinction d'une motricité volontaire pyramidale et d'une involontaire extrapyramidale s'est subsituée celle d'une motricité idiocinétique pyramidale et d'une holocinétique extrapyramidale (6,13). D'autre part, la voie pyramidale comporte des fibres d'origines diverses. L'aire motrice giganto-cellulaire (aire 4 de Brodman) semble surtout responsable de la motricité idiocinétique, qui permet aux petits muscles d'effectuer des mouvements précis. Le système extra-pyramidal, par contre agit sur les grosses masses musculaires d'une manière plus grossière (holocinèse).

  D'un autre côté, la dépolarisation des cellules de Betz, quel que soit d'ailleurs son mécanisme, provoquerait. non pas le maintien du sujet dans l'attitude qu'il occupe par une contraction simultanée des muscles agonistes et antagonistes, mais une crise d'épilepsie corticale somato-motrice. La suppression des influx pyramidaux (qui exercent un contrôle permanent sur les motoneurones médullaires) provoque une paralysie flasque qui régresse rapidement. La suppression brutale de ces influx par un OVNI ne permettrait pas au sujet de rester debout. Cela est donc à exclure.
- Une activation éventuelle de l'aire suppressive motrice 4S ne doit être envisagée qu'avec une grande prudence, la notion d'aire suppressive étant elle-même fort incertaine (5, 10).

Vue externe du cerveau avec les aires corticales selon Brodman : a. aire frontale oculo-motrice (extrapyramidale); b. aire psycho-motrice (ou prémotrice) ; c. aire primaire motrice ; d. aire somato-motrice (ou précentrale) ; e. scissure de Rolando ; f. aire occipitale oculo-motrice (extrapyramidale) ; g. scissure de Sylvius.



— Bien que la physiologie et les fonctions de l'aire motrice supplémentaire soient très incertaines, il est improbable que son atteinte puisse expliquer les phénomènes observés.

— Les aires oculo-motrices extrapyramidales (notamment frontale : aire 8 de Brodman) ainsi que leurs voies de conduction ne sont pas touchées puisque les mouvements oculaires et les réflexes pupillaires sont conservés : c'est une donnée importante.

— L'aire prémotrice extrapyramidale (aire 6) n'est pas touchée : son atteinte conduirait à une apraxie.

— Il est intéressant de noter que certaines crises épileptiques généralisées non convulsives se traduisent cliniquement par des pertes du mouvement sans atonie. Ces crises akinétiques, dont la physiopathogénie est discutée, ne peuvent pas actuellement être rapportées à l'activation d'un système localisé en un seul hémisphère (14). Bien que le mécanisme de ces crises soit inconnu, il n'est pas exclu qu'il puisse présenter certaines analogies avec celui de l'akinésie qui nous intéresse.

— Une atteinte réversible des noyaux gris de la base pourrait expliquer l'akinésie, notamment touchant les actes automatiques tels la marche ou la parole. La stimulation du striatum (noyau caudé et putamen) inhibe les mouvements automatiques : « il s'agit d'une inhibition particulière qui n'effondre pas le mouvement en cours d'exécution, mais le fige en une attitude plastique qui se relâche progressivement» (5). En effet, le néo-striatum inhibe le pallidum, qui est chargé de régler le tonus et commande les mouvements automatiques. Mais, d'un autre côté, l'augmentation de l'activité inhibitrice du striatum devrait entraîner l'ensemble du syndrome parkinsonien (akinésie, hypertonie, tremblements involontaires), et non seulement une akinésie. Or, cela n'est pas constaté. Cependant, l'importance relative des différents signes dans le syndrome parkinsonien étant variable, cela ne permet pas de rejeter cette hypothèse.

— Une action sur la formation réticulée du tronc cérébral (qui joue un grand rôle notamment dans la régulation de la vigilance et du tonus) pourrait rendre compte des cataplexies (perte du tonus sans abolition de la conscience) associées à des narcolepsies (tendance au sommeil). Certains cas rappellent en effet le mutisme akinétique observé chez des malades présentant une perturbation grave du système réticulé activateur ascendant. Mais cette explication éventuelle ne saurait concerner qu'un nombre très limité de cas.

En conclusion, la localisation de la perturbation (à supposer qu'elle soit unique) qui semble actuellement la plus plausible est les noyaux gris de la base. Cependant, nous devons constater que nous ne pouvons actuellement proposer un modèle cohérent et probable du mode d'action (et même du point d'action) de l'akinésie physiologique semblant associée à certaines observations, cela étant dû à notre ignorance concernant à la fois les caractéristiques précises de cette akinésie et le mode de fonctionnement à l'échelon cellulaire et moléculaire de notre système nerveux.

Daniel Mavrakis
M. Stud., Phy. Sci. Stud.
Groupement d'Etudes et de Recherches Scientifiques.

Références :

1. Garnier-Delamare, « Dictionnaire des termes techniques de médecine », 20e édition, éd. Maloine, Paris (1978).
2. Windey F. et al., « Les effets physiologiques provoqués par les OVNI », Ouranos, nouvelle série, no 15, 4e trimestre 1975, pp. 10-14.
3. Niemtzow R., « Paralysis and UFO close encounters » APRO Bulletin, 23, no 5, March 1975, pp. 1 et 6.
4. Schmidt R.F., « Motor systems » et « Integrative functions of the central nervous systems », in « Fundamentals of Neurophysiology », éd. Springer-Verlag, New-York, 1978.
5. Mamo H., « Le système nerveux central », in « Physiologie humaine », éd. Meyer P., Flammarion Médecine-Sciences, Paris, 1977, pp. 751-876.

Nouvelles internationales

Espagne : Un OVNI dans un camp militaire

Introduction

Entre 1h50 et 2h10 du 29 décembre 1976, un étrange objet lumineux qui laissait derrière lui une longue traînée verte et se déplaçait à une vitesse énorme, fut aperçu dans le ciel de Lisbonne et dans les provinces espagnoles de Valence, Murcia, Almeria, Grenade, Malaga, Cadiz ainsi que de la ville de Melilla (1).

Approximativement dans le même laps de temps indiqué, un objet aux caractéristiques identiques fut observé à Falces et à Arrubal (Logroño) où se produisit l'atterrissage de cet objet ; son décollage fut observé par le surveillant des travaux d'une zone industrielle (2).

Finalement vers 1h50 de la même aube aux alentours de Talavera de la Reina (Tolède), différents témoins situés en quatre points distincts (trois des observations, aux kms 93, 99 et 105 de la route de San Pedro à Talavera de la Reina et la 4e à Talavera de la Reina) purent contempler à une distance relativement faible, le passage d'un objet lumineux aux caractéristiques analogues à celles du cas précédent, avec la particularité que dans trois de ces quatre observations, ils purent préciser certains détails de la masse lumineuse : elle se déplaçait silencieusement ; des effets EM sur l'allumage des voitures et des irrégularités dans le fonctionnement d'un générateur de courant furent observés (3).

Dans une des quatre observations, celle effectuée par D. Pedro Luis Blasquez et sa femme, se produisit l'arrêt de l'OVNI qui resta immobile dans l'espace durant quelques minutes, face aux témoins, manoeuvrant ensuite sur les lieux occupés par les témoins et leur voiture.

Dans l'investigation que j'ai réalisée du cas de Talavera, plusieurs données d'intérêt patent en rapport avec l'OVNI demeurent, à savoir : forme approximative de deux soucoupes superposées, avec une coupole sur la partie supérieure ; existence d'une zone noire circulaire, à sa base ; présence d'une ligne lumineuse jaune horizontale, située entre la coupole et le corps de l'objet ; une traînée lumineuse à prédominance verte ou bleue claire, selon les appréciations des différents témoins ; déplacement apparemment silencieux ; capacité de manoeuvre ; changements de vitesse et faculté de s'arrêter et de rester immobile dans l'espace.

Dans les quatre observations de Talavera, la direction de l'OVNI était Nord-Sud et dans la dernière, sa trajectoire l'amenait directement au-dessus d'une zone militaire située à 3 km de Talavera de la Reina.

Durant l'investigation de ces quatre observations, je pensais immédiatement que cette zone, très surveillée à toutes les heures du jour et de la nuit, était le lieu « idéal », par la présence de sentinelles, pour que l'OVNI soit aussi aperçu. Mais ce n'est qu'après plus d'un an d'investigation que je suis entré en contact avec un témoin des faits de la zone militaire, à l'aube du 29 décembre 1976. Suivant les désirs du témoin, je me vois obligé d'omettre son nom. Ses déclarations furent enregistrées sur cassettes et sont entre les mains du C.E.I.

La zone militaire

A 3 km au sud de Talavera de la Reina, une fois

1. Voir STENDEK no 32, pp. 2-10 et 29 : « Informe sobre un caso multiple : 29-12-76 ».
2. Voir STENDEK no 29, pp. 13-15 et 39 : « Informe sobre la observacion de un misterioso objeto volante en Arrubal ».
3. D'après les récits et les cas détaillés dans la référence 1.

6. Morin G., « Physiologie du système nerveux central », 6e édition, éd. Masson, Paris, 1974.
7. Paillard J., « Tonus, posture et mouvements », in « Physiologie, système nerveux, muscle », édité par Kayser C., tome 2, pp. 521-728, 3e édition, Flammarion, Paris, 1976.
8. Gouaze A., « Neuroanatomie clinique », Expansion scientifique, Paris, 1978.
9. Bourret P. et Louis R., « Anatomie du système nerveux central », 2e édition, Expansion scientifique, Paris, 1971.
10. Buser P. et Imbert M., « Neurophysiologie fonctionnelle », Hermann. Paris, 1975.
11. Schmitt F.O., « The neurosciences, second study program », The Rockfeller United Press, New-York, 1970.
12. Jorion J-L., « Paralysie, l'arbre qui cachait la forêt », Inforespace, 6, no 33, mai 1977, pp. 2-4.
13. Paillard J., « The pyramidal : two millions fibres in search of function », Journal Physiol., 74, no 3, pp. 155-162, Paris, 1978.
14. Bancaud J., « Etats critiques », in « Pathologie médicale », éd. par Pequignot H., 2e édition, pp. 1421-1432, Masson, Paris, 1979.
15. Houdart R, « Introduction à la neurologie », éd. Asclepios, Paris, 1973.

le fleuve Taje traversé et après la première rangée de coteaux que les montagnes de Tolède offrent en ce lieu, on arrive dans la zone militaire dont le nom est « Troupes du Parc et Maistrance de l'Artillerie de Madrid » (Détachement de Talavera de la Reina).

La route Talavera de la Reina - Los Navalmorales borde à l'ouest et au sud l'enclave militaire, en montant, sinueusement, dans le paysage montagneux.

La caserne est située du même côté de la route et à la suite, occupant une espèce de vallée entourée de montagnes, la zone de sécurité s'étend vers l'est où se trouvent les poudrières. Une piste d'usage exclusivement militaire, de plus d'un km, la parcourt, adoptant une forme ressemblant dans cette zone à un fer à cheval ; son entrée et sa sortie se trouvent à peu de mètres l'une de l'autre, les deux tronçons débouchant sur la route d'usage public déjà mentionnée.

La piste militaire a 8 bifurcations ou avenues dans sa partie nord, et deux dans sa partie sud ; ces avenues conduisent aux portes des tunnels qui s'enfoncent à l'intérieur des montagnes qui entourent la zone. Chaque entrée possède sa propre et indépendante bouche de sortie. Ce sont donc 5 tunnels avec chacun une entrée et une sortie (fig. 1).

Venant de l'est et croisant à l'ouest l'enclave militaire, court un ruisseau servant au draînage ; il traverse ensuite, sous un petit pont, la route de Talavera - Los Navalmorales, en coulant alors face à la caserne. A l'est, près du « fond de la vallée » par lequel le ruisseau entre dans la zone, s'élève le château d'eau, pour les usages en relation avec les tunnels de poudrières.

La surveillance est maintenue durant la nuit par des postes de garde situés le long de la piste ; de là, ils dominent les différentes avenues et portes des tunnels. De plus, durant la nuit, des chiens de race Berger Allemand gardent les lieux, situés aussi bien sur la piste qu'en des points déterminés sur les hauteurs des montagnes des alentours. La zone militaire s'alimente en énergie au moyen d'une ligne à haute tension, qui longe la route et qui pénètre dans la zone par dessus les montagnes. Le transformateur se trouve dans la zone de sécurité des poudrières. En cas de panne du transformateur, il existe un générateur auxiliaire (moteur Diesel, de marque Barreiros, de 8 cylindres et d'une puissance de 200 CV, qui entre automatiquement en service).

Les principaux points de lumière sont situés aux entrées et sorties des tunnels, illuminant les avenues de ceux-ci.

D'autre part une cellule photoélectrique, sensible tantôt aux bruits excessifs comme aux surcharges énergétiques, met automatiquement en marche une sirène d'alarme.

En plus de ces mesures de sécurité existent, aux entrées et sorties des tunnels, des caméras, dotées de trois objectifs chacune, qui entrent en action lorsque l'alarme commence.

Dans le système de fonctionnement de ces caméras (qui est autonome et insensible aux influences extérieures et de type magnétique) se trouvent des points de lumière rouge en des endroits déterminés qui illuminent faiblement la zone de sécurité, en cas de panne des lumières normales.

Alarme

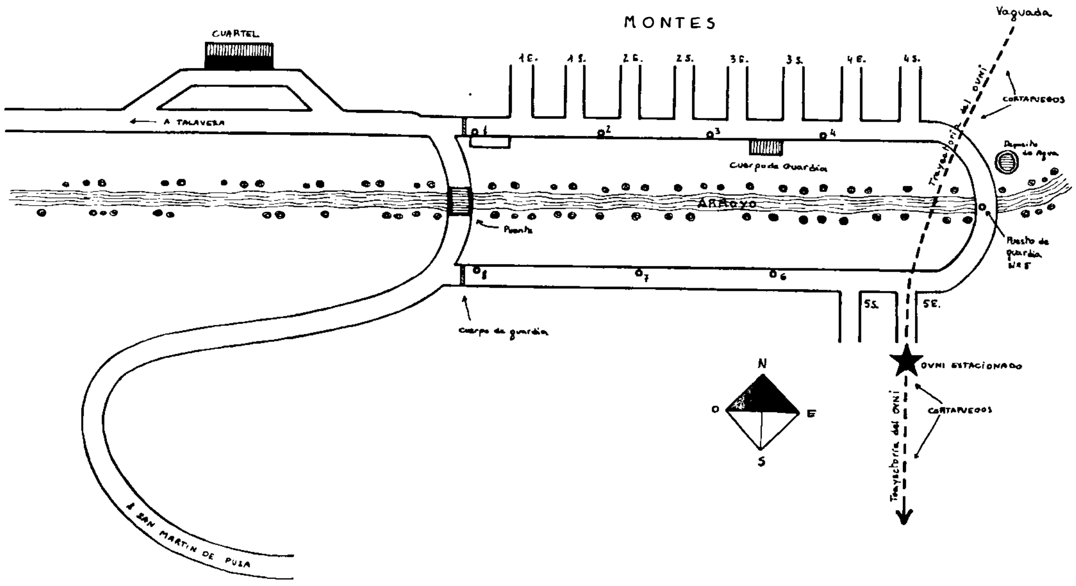
Il était approximativement 1h55 - 2h à l'aube du 29 décembre 1976. Le temps était froid et sec et le ciel étoilé. Tout à coup, on entendit le son de la sirène d'alarme.

Au début, le témoin n'observa rien d'anormal, sinon que les chiens de garde aboyaient et hurlaient. Peu après, la sirène se tut, en même temps que les lumières normales de la zone militaire s'éteignirent, seules les lumières rouges restèrent allumées, intégrées dans le système autonome des caméras. Automatiquement, le générateur auxiliaire commença à fonctionner et de manière imprévue, cessa son activité, comme s'il était «grippé». La zone resta à nouveau dans l'obscurité ; seules les lumières rouges mentionnées précédemment fonctionnaient.

Pendant ce temps là, le témoin avait déjà pu observer un fort éclat de lumière à proximité du tunnel d'entrée n° 5.

La patrouille qui se trouvait en faction au poste de garde n° 6, du côté droit de la piste, reçut l'ordre, au moyen de l'interphone de ce poste, de se présenter au Corps de Garde, ordre qu'ils accomplirent en quelques minutes à peine ; restaient réunis au Corps de Garde, un sergent, un premier caporal et les deux artilleurs qui for-

Figure 1
Plan du camp militaire de Talavera de la Reina (document Stendek).



maient la patrouille. Immédiatement, les quatre soldats, armés et munis d'une lanterne, commencèrent à marcher sur la piste, se dirigeant jusqu'au lieu qui, par son éclat insolite, paraissait s'être transformé en un point de conflit.

Les chiens continuaient d'aboyer et d'« hurler de douleur » (chose qu'ils firent durant tout l'incident). Dans la zone militaire on entendait une « espèce de sifflement semblable à celui de la turbine d'un avion que l'on entend au début du fonctionnement d'un moteur ».

— « Comment était au début la lumière que tu voyais au loin ? »

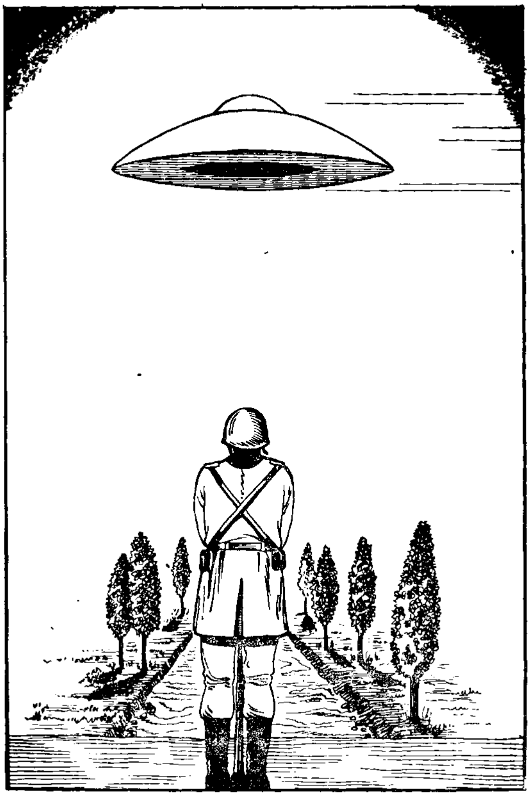
— « T : C'était comme s'ils avaient lancé plusieurs feux de Bengale blancs, illuminant ce lieu pour y faire des photos aériennes. Alors, puisque cela ne correspondait pas à des feux de Bengale (qui fonctionnent au plus entre 3 et 5 minutes), je me trouvais avec une chose que je n'avais encore jamais vue ».

La patrouille, dans son parcours vers l'est, sur la piste, arriva au poste de garde n° 4. Après la halte et le mot de passe de rigueur, la sentinelle de ce poste leur communiqua que, entre le tunnel de sortie n° 4 et le château d'eau, il avait vu l'entrée d'un objet volant lumineux, provenant du fond de la vallée qui s'ouvre à l'est, entre deux des montagnes. Cet objet a suivi, durant son survol d'entrée dans la zone, la ligne d'un coupe-feu existant sur le flanc nord du fond de la vallée ; ensuite, en trajectoire rectiligne, il a croisé, à environ 10 m de hauteur, au-dessus de la section gauche de la piste, pénétrant sur le terrain compris entre deux bras de celle-ci, survolant les peupliers qui bordent le ruisseau, et passant, alors, face au poste de garde n° 5. L'objet, continuant sa trajectoire, dépassa ensuite la section droite de la piste, se situant finalement au-dessus du lieu d'où tous contemplaient, à ce moment, ce fort éclat de lumière.

La sentinelle du poste n°4, en voyant que l'objet était passé très près du poste de garde n° 5, tenta de communiquer, au moyen de l'interphone, avec la sentinelle de ce poste, mais ne reçut pas de réponse.

Croyant que l'interphone de l'autre poste de garde s'était abîmé, il avait choisi ensuite d'appeler la sentinelle en criant, sans obtenir de réponse. Après, il se mit en contact au moyen de l'interphone avec le Corps de Garde mais la patrouille se trouvait déjà en route. La sentinelle du poste n° 4 avertit la patrouille qu'ils « pouvaient se trouver en face de n'importe quoi ! ».

Figure 2
Le 29 décembre 1976, un OVNI survola la zone militaire, passant devant une des sentinelles qui demeura comme hypnotisé par le spectacle (document Stendek).



Le poste n° 5

Eteignant la lanterne pour ne pas révéler leur position, et dans l'obscurité seulement interrompue par les points de lumière rouge, la patrouille continua son trajet, arrivant aux environs du poste de garde n° 5, situé à la moitié de la courbe que décrit la piste à cet endroit. Du poste de garde n° 5, qui est le plus éloigné de tous les postes existant dans la zone militaire, on domine intégralement, non seulement la courbe de la piste mais aussi l'avenue de sortie du tunnel n° 4, située dans la section gauche (nord) de la piste, et l'avenue d'entrée du tunnel n° 5, située dans la section droite (sud). Mais la patrouille s'arrêta, se rendant compte que, du poste de surveillance n° 5, personne ne leur donnait l'ordre de s'arrêter ; pour cela, le sergent divisa la patrouille en deux groupes, qui entrèrent par différentes voies, s'approchant de la sentinelle. Les premiers arrivés derrière la sentinelle, furent le sergent et un des artilleurs, et arrivèrent peu après, devant le soldat, le premier caporal avec l'autre artilleur.

— T : « Le soldat était en position de repos, avec le fusil dans la main, et dans cette position, il était comme une statue (...) (fig. 2).

Il avait les muscles tendus et le regard fixe, les yeux ouverts, sans clignement de ceux-ci ; la respiration très altérée.

Aussi nous autres, en voyant l'appareil, nous nous sentîmes un peu troublés, nous n'étions pas dans dans notre état normal ».

Dans le but de faire sortir le soldat de son état de stupeur, que le témoin qualifie d'hypnotique, ils lui administrèrent quelques gifles, qui ne produisirent aucun effet. Ensuite, ils apportèrent dans un des casques de la patrouille, de l'eau du ruisseau, qui coule au bas du poste et, suite à l'impression de froid, ils obtinrent une réaction de sa part.

Le soldat leur dit alors, qu'une grande lumière était arrivée de sa droite, passant face à lui. A partir de ce moment, il ne se rappelait plus rien. Un peu tranquilisés en ce qui concerne la sentinelle - qui avait encore une certaine difficulté à se mouvoir, et une sorte de froid dans les yeux -, ils se déployèrent sur le terrain, centrant toute leur attention sur l'OVNI.

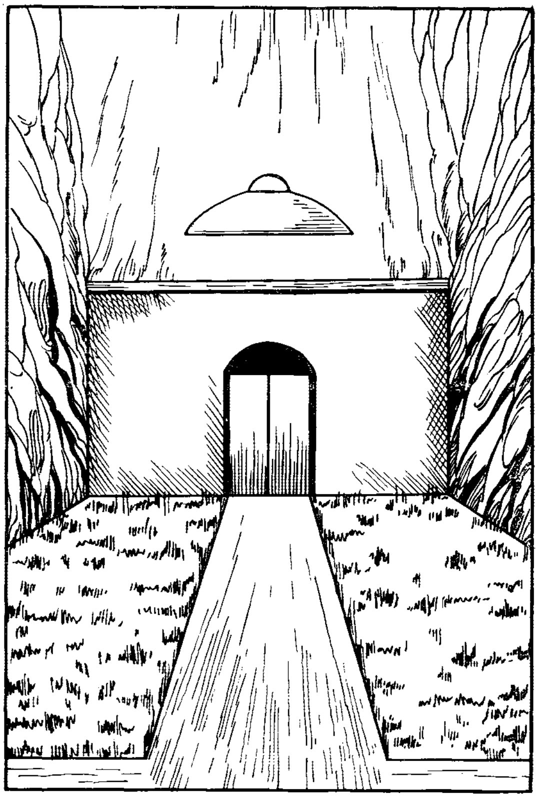
L'air ambiant était imprégné d'une odeur de soufre, et le sifflement ininterrompu de l'objet s'entendait avec clarté, puissance, sans doute à cause de la grande « cuvette », qu'était devenue la zone militaire, avec son périmètre de montagnes.

L'OVNI

Après être passé face à la sentinelle du poste de garde n° 5, à quelques 25 m de distance de lui et approximativement 10 m de hauteur, l'OVNI est allé se placer sur un coupe-feu, au-dessus de l'entrée n° 5. Ainsi donc, l'objet, dans sa trajectoire nord-sud, avait pénétré dans la zone militaire, survolant, en longeant, une rangée de coupe-feu, et traversant la zone dans sa largeur, il avait choisi le début de l'autre coupe-feu pour s'arrêter, l'OVNI se trouvait au sud des témoins, au-dessus de l'entrée du tunnel n° 5, encore sur le flanc du coteau, approximativement à 2 m de terre et à quelques 150 m de distance du poste de garde n° 5, dans lequel se trouvait la patrouille en train de l'observer (fig. 3).

T. — « Nous sommes arrivés jusque là avec l'arme chargée, avec une balle dans le canon, prêts à

Figure 3
L'OVNI vint stationner au-dessus de l'entrée d'un des tunnels de la poudrière (document Stendek).



toute rencontre. Nous ne vîmes aucun mouvement étrange, seulement un appareil stationné là, lequel, à notre avis, s'il avait été un appareil normal et avait tenté de nous attaquer, n'aurait pas pu s'échapper car il était parfaitement contrôlé. Ne voyant aucun mouvement étrange en lui, ne voyant rien de plus qu'un appareil arrêté là, stationné si l'on peut dire, nous ne prîmes aucune initiative, nous ne tentions rien de plus que de l'observer, voir ses intentions, voir sa manière d'agir, et être préparés à une attaque possible ».

— « Comment était l'objet ? »

— T : « C'était une masse blanche... Elle possédait une coupole... Comme si c'était un plat à l'envers ; comme un plat à soupe renversé surmonté d'une coupole. Approximativement de 4 m de longueur... Ce qui est une Dodge, une voiture normale. Toutes ses parties sont illuminées et, en dessous de la coupole, dans la partie inférieure, se détache une lumière de couleur bleu-verdâtre ; c'était comme si il était suspendu à cette lumière, c'est-à-dire qu'elle le retenait au sol ».

— « Illuminait-elle les alentours ? »

— T : « La lumière de ce véhicule... Je notai que son illumination n'était pas seulement à son contour mais qu'elle s'allongeait assez.
De l'entrée du tunnel n° 5 (au-dessus de laquelle il était situé) à la sortie du n° 5, il y a environ 100 m, il éclairait plus de la moitié du chemin, n'éclairant pas plus, je crois, à cause des monticules qu'il y a entre ; mais de là, je crois que sa lumière serait arrivée à la sortie du tunnel n° 5.
Une lumière assez puissante, pas fixe, mais elle augmentait quelquefois, et diminuait à d'autres moments ; elle ne s'éteignait jamais ».

— « Distinguiez-vous bien la forme de l'objet ? »

— T : « Oui, oui, elle se voyait parfaitement. Au moment où la luminosité augmentait, il ressemblait à une masse nébuleuse, mais quand la luminosité diminuait, sa forme se distinguait assez bien ».

La période de ce changement d'intensité lumineuse était, approximativement, de deux secondes, selon le témoin. L'OVNI resta encore stationnaire à l'endroit qu'il occupait, jusqu'à 5 minutes après que la sentinelle se soit remise.

L'objet n'était pas immobile mais on distinguait « une espèce de balancement... Comme les bateaux ».

Ensuite, il se mit en mouvement.

— « Quand il commença à partir, as-tu noté un changement ? »

— T : « Il y a eu une augmentation de la lumière blanche, sa luminosité augmenta, une forte augmentation ; la lumière du fond augmenta aussi en puissance. Et il monta, de la même manière qu'une personne en train de remonter une côte ; Alors il se plaça de côté et monta vers le haut ». (fig. 4 et 5).

La lumière de l'objet devint fixe et son sifflement augmenta sans devenir ennuyeux, en commençant la montée, survolant le coupe-feu, il offrit sa base aux regards des témoins. La forme de l'OVNI, par effet de perspective, était « quelque chose de plus large qu'un ballon de rugby ». Au centre de la base de l'OVNI, ils observèrent un cercle noir duquel une traînée de lumière se déploya (fig. 6).

— T : « C'était une luminosité de couleur bleu-verdâtre, à laquelle, à mon avis, et à celui de ceux qui le voyait avec moi, l'appareil était suspendu.

Figure 4
« Il y eut une augmentation de la lumière blanche, sa lumière augmenta, une forte augmentation... » (Document Stendek).

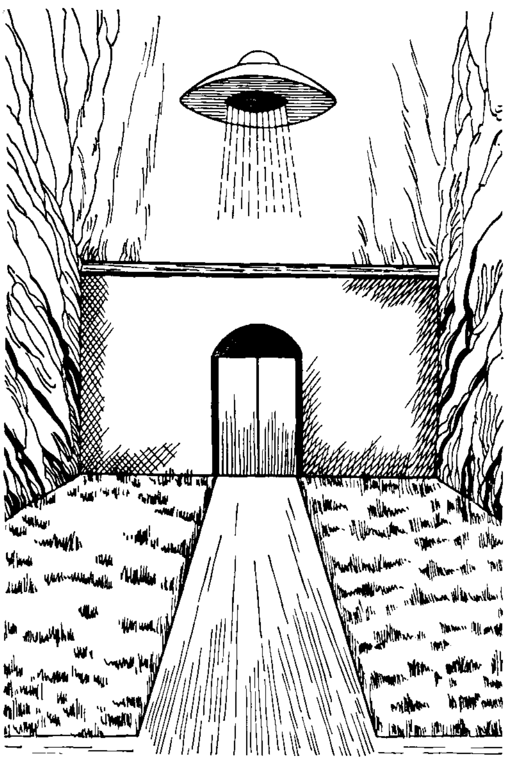
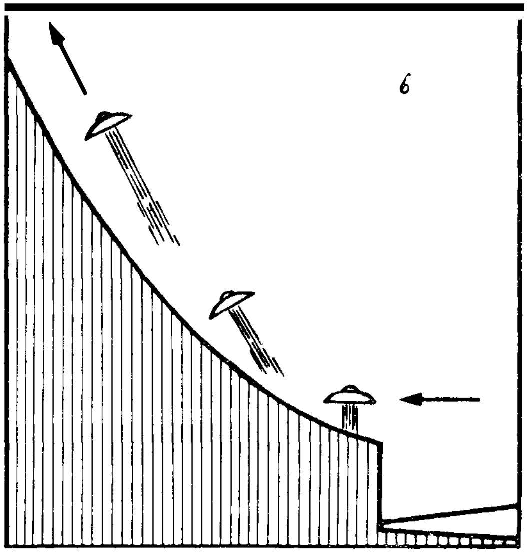


Figure 5
«...et il monta, de la même manière qu'une personne en train de remonter une côte; alors il se plaça de côté et monta vers le haut. » (Document Stendek).



Cette luminosité était celle qui lui fit remonter le coteau (la côte). Au début, elle était un peu ténue, et ensuite, en montant, elle augmenta d'intensité ».

— « Quelle grandeur avait la traînée ? »

— T : « Cent et peut-être quelques mètres de plus. A mesure qu'elle montait, elle laissait une traînée à travers tout le coteau ; on aurait dit que la lumière restait collée au coteau ».

L'OVNI commença lentement à se déplacer, et à ce moment, acquit une vitesse inférieure à 30 ou 40 km/h et à cette vitesse, suivant la ligne de forte pente des coupe-feux, il finit par se cacher derrière le sommet du coteau. La sentinelle du poste de garde n° 1 put alors le voir, survolant les montagnes et le perdant de vue, finalement, en direction du sud (fig. 7).

Alors les lumières normales de la zone militaire s'allumèrent soudain, car le générateur de courant, sans intervention de personne, avait recommencé à fonctionner ; ce n'était pas le cas du transformateur qui ne put commencer à fonctionner que lorsqu'on mit l'interrupteur en position, comme s'il y avait eu une augmentation de la tension au début de l'incident et comme si l'interrupteur du transformateur, qui est automatique, s'était déclenché. Les chiens, après le départ de l'objet se sont calmés.

— « Combien de temps l'OVNI resta-t-il dans la zone militaire ? »

— T : « Environ 15 ou 20 minutes ».

— « N'était-ce pas longtemps ? »

— T : « Non, non, je peux même dire que c'est ce temps là, car la patrouille devait pointer dans le tunnel n° 4 vers deux heures et quelques et deux pointages ne furent pas faits durant le temps que cet appareil était là, chose que nous dûmes expliquer, le lendemain matin, à l'officier de la caserne ».

— « Combien de soldats virent l'OVNI ? »

— T : « De ceux qui se trouvaient sur la piste, deux, je crois; y compris le caporal de garde qui vit le phénomène, je crois, car de la porte du corps de garde, il se voyait parfaitement. Même les soldats qui étaient couchés se levèrent, et se trouvèrent avec les armes dans la main, en cas d'alarme; je crois que tous ceux qui étaient de garde, nous y compris, qui étaient dans la partie supérieure (les poudrières), les 27 à 30 personnes, le virent tous. »

— « Ne pouviez-vous pas vous approcher plus

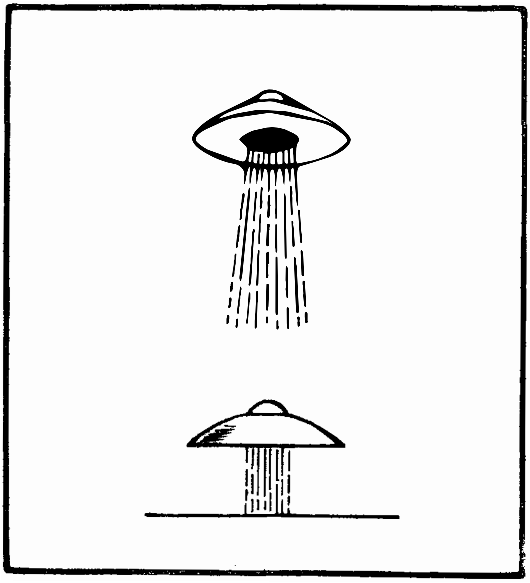


Figure 6
Au centre la base de l'OVNI, les témoins observèrent un cercle noir duquel une traînée de lumière se déploya (document Stendek).

de l'objet ? »

— T : « Nous ne montions pas en haut pour ne pas nous risquer à ce à quoi nous ne devions pas nous risquer. Notre ordre était de se mettre dans l'obscurité et d'attendre qu'il vienne. L'ordre qui se donna, à travers les interphones des postes de garde, était que chacun des soldats se mette en position de combat, alors tous les soldats se mirent en position de lutte. On pouvait s'approcher à une distance raisonnable, observer l'ennemi, qui dans ce cas, n'était pas un ennemi, mais un objet, l'observer, le tenir à l'œil et pouvoir réagir à un de ses mouvements. C'est la mission de la patrouille » (fig. 8).

— « Que penses-tu de l'objet ? »

— T : « Ce n'était pas un appareil normal. On estend facilement le bruit de n'importe quel avion, n'importe quel hélicoptère...; d'abord le son et ensuite la forme; et ce n'était ni un avion, ni un hélicoptère (...). Pour moi, c'était une chose confuse, une chose sans queue ni tête. Nous arrivions à la conclusion, due à ce que nous parlions entre nous, que c'était un OVNI. »

— « Comment décrirais-tu le comportement des chiens ? »

— T : «Ce sont des chiens spécialisés dans la surveillance nocturne du lieu et c'est très difficile car ils souffrent d'une altération nerveuse. Depuis que l'appareil apparut jusqu'à sa disparition complète, ils souffrirent d'une espèce d'alté-

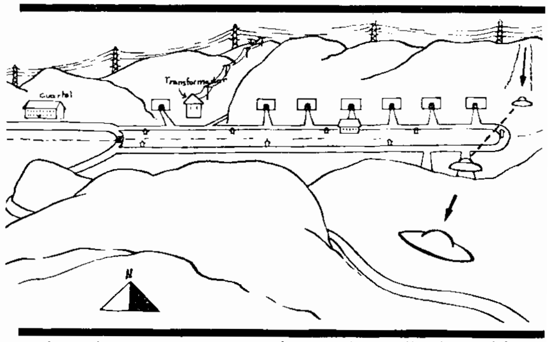


Figure 7
La sentinelle du poste de garde no 1 fut le dernier témoin à observer l'OVNI alors qu'il survolait les montagnes en direction du sud (document Stendek).

ration du type nerveux, durant laquelle les chiens ne purent rester calmes, tournant d'un côté à l'autre, au bout de la chaîne à laquelle ils étaient attachés. Les chiens aboyaient, poussant des hurlements comme de douleur, se rapprochaient, essayaient qu'on les prennent, qu'on reste à côté d'eux. C'était ce que nous vîmes.

— « Avez-vous vérifié si l'OVNI avait laissé des traces ? »

— T : «Le matin, des recherches furent faites, mais par le groupe d'études des minerais de la caserne (...). Dans le coupe-feu, ils examinèrent le terrain et dans quelques parties apparurent des cristallisations dont on ne savait pas si c'était du quartz ou autre chose ».

— « Avaient-elles un rapport avec l'observation ? »

— T : « On croit que oui car la terre de la zone est argileuse et il est très difficile de trouver du quartz dans de l'argile. Les cristallisations paraissaient collées à la terre ».

— « Dans la terre sur laquelle se trouvait l'objet, avez-vous noté un changement de couleur, une brûlure ? »

— T : « Un changement de couleur, non, peut-être des brûlures sur la clôture, c'était comme s'ils avaient enfumé la clôture ».

— « Et dans la végétation ? »

— T : « Il n'y avait pas de végétation dans les coupe-feu. Dans les arbres, on ne remarqua aucun signe de calcination ».

Les cameras

Au début de l'incident, la cellule photoélectrique, enregistrant la surcharge énergétique, mit en fonctionnement la sirène d'alarme ; en même temps, les caméras commencèrent leur activité, qui, de même, se trouvaient accouplées à la cel-

Figure 8
« L'ordre qui se donna, à travers les interphones des postes garde, était que chacun des soldats se mette en position de combat... » (Document Stendek).



lule photoélectrique du système d'alarme. Par leur autonomie et leur dessin spécial - à l'épreuve des influences extérieures, - elles ne furent pas embarrassées dans leur fonctionnement comme ne le furent pas non plus les lumières rouges inclues dans ce même système électrique, les seules qui restèrent allumées sans aucune panne.

La séquence de l'incident en ce qui concerne l'équipe électrique de la zone, et me bornant aux données qui sont en ma possession, est la suivante :

1. Surcharge d'énergie provoquée par la proximité de l'OVNI.

2. La cellule photoélectrique enregistre cette surcharge et met en fonctionnement la sirène d'alarme et les caméras.

3. Chute de l'automatique du transformateur et extinction subséquente des lumières normales, avec panne à l'unisson de la sirène d'alarme, qui se tait définitivement (son compresseur contenait du gaz pour la faire sonner durant 45 minutes).
4. Commencement immédiat du fonctionnement du générateur auxiliaire, de mise en marche automatique, pour que s'allument les lumières normales.
5. Panne, peu de minutes après, du générateur auxiliaire « comme s'il s'était grippé », ce qui provoque une nouvelle extinction des lumières normales.

6. Une fois que l'OVNI quitte la zone, le générateur recommence à fonctionner tout seul, allumant alors les lumières normales, pendant que le transformateur reste inactif jusqu'au lendemain matin, où l'on remet l'automatique « qui était débranché suite à une surcharge » dans sa position (initiale). Il ne se produit une panne d'aucun type.

Les caméras existantes dans la zone sont au nombre de 10, une devant chaque entrée et sortie de tunnel. Toutes celles-là filmèrent à la réception du signal d'alarme de la cellule photoélectrique.

Elles possèdent un système de déclenchement automatique distinct de celui de n'importe quel autre type de caméra ; elles se déclenchaient en faisant une prise de vue, cessaient leur fonctionnement, et toutes les deux minutes et demie - trois minutes, elles recommençaient à faire une autre prise de vue et ainsi successivement. Il paraît que les caméras sont chargées avec des pellicules à infra-rouge. Selon le témoin, les deux caméras qui étaient face à l'objet, qui correspondent au tunnel de sortie n° 4 et au tunnel d'entrée n° 5, contenaient des films qui sont restés surexposés pendant que les autres caméras «firent des prises de vues de la piste et des arbres, comme s'il ne s'était rien passé (à cause de leur situation, ces autres caméras ne visèrent pas l'OVNI).

— T : « Ils nous communiquèrent que les pellicules de tous les postes, exceptés les deux qui faisaient face, c'est-à-dire, les deux qui purent faire des prises de vue de l'objet, dans les deux, les pellicules étaient surexposées ; toutes les autres prirent des images de la piste, toutes les prirent parfaitement ; les seules qui étaient surexposées étaient celles des deux postes de face ».

Epilogue

Une fois l'observation finie, la sentinelle du poste n° 5 fut relevée, elle se trouvait très nerveuse et effrayée, la patrouille resta momentanément réunie avec le sergent et le premier caporal au Corps de Garde, opinant sur ce qui était arrivé et arrivant à la conclusion que tous avaient vu la même chose. Le matin suivant, ils se dirigèrent vers la caserne et parlèrent avec l'officier. Par la suite, ils firent un rapport de ce qui était arrivé, signé par tous les témoins, rapport qui fut envoyé le même jour, au moyen de la liaison, et joint aux

Amérique du Sud : Continent de prédilection des OVNI (9)

Les extraordinaires événements d'Itaperuna

Les ufologues sont conscients du fait que les apparitions d'OVNI et d'extra-terrestres demeurent un phénomène rare et irrégulier. Pourtant cette irrégularité présente parfois une structure de vague dont il leur est présentement impossible de définir le mécanisme. Au Brésil, la dernière vague date des années 1968-69.

Pendant cette période, les observations les plus importantes se situèrent dans les régions Sud et Centre-Est du pays.

Cependant, en 1970 et 1971, Itaperuna devint la vedette de « la une » de nombreux journaux brésiliens. Les manchettes furent sensationnelles.

Le 19-9-71 (Journal « O Globo ») « Alerte à Itaperuna avec des nains volant dans une soucoupe lumineuse ».

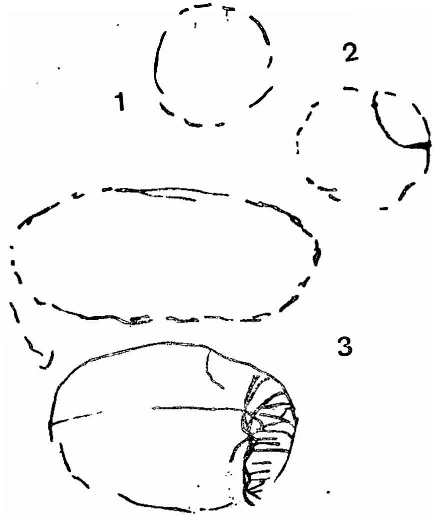
Le 28-9-71 (Journal « Do Brasil ») « Des nains d'un autre monde arrêtent une voiture à Itaperuna et forcent le conducteur à entrer dans une soucoupe ».

Le 29-9-71 (Journal « O Dia ») « La soucoupe avait la forme d'un canard ».

Rapport n° 1

Madame Alzina demeurant à Bom Jesus do Itabapoana suit des cours du soir de psychologie et de biologie à l'école de Philosophie « Rio Branco » d'Itaperuna. Six jeunes filles de Bom Jesus l'accompagnent. Son mari, Maître Anibalanih, est avocat et professe dans une école de la ville.

Figure 1
L'observation de la fin novembre 1970 près d'Igrejinha avec les trois phases du changement de forme de l'OVNI



A la fin de novembre 1970, le témoin assis à bord d'un véhicule de type « Kombi » où avaient pris place 7 autres personnes (dont le conducteur Epedito Xavier) retournait en direction de Bom Jesus. Vers 23h00, une conversation animée s'engagea dans la Kombi qui se trouvait alors au lieu-dit Igrejinha, petite chapelle sise à 6 ou 8 km de Bom Jesus ; le sujet de la discussion était une source lumineuse visible dans le milieu ou les bas-côtés de la route suivie. Cette lumière se tenait toujours à égale distance de l'avant du véhicule. Le conducteur stoppa et fit à l'aide de ses phares des signaux, aussitôt reproduits par la forme lumineuse.

Xavier décida de se rendre à pied en direction de l'OVNI distant d'environ 500 m. Vu de l'intérieur du véhicule, l'objet paraissait avoir une forme ronde (fig. 1, point 1). Sitôt dehors, le témoin s'aperçut d'une modification dans l'aspect de l'engin (fig.1, point 2).

La luminosité gagna en intensité et illumina les collines avoisinantes distantes d'environ 600 m. C'est alors que l'OVNI « s'allongea » et devint ovoïde (fig. 1, point 3).

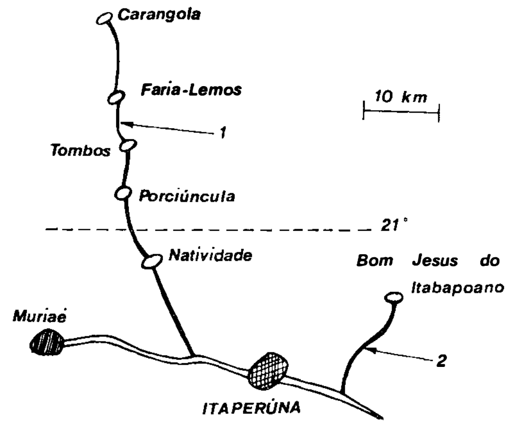
---

rouleaux de pellicule de toutes les caméras, au Parc de Maistrance de l'Artillerie de Madrid. Les pellicules furent développées au Service Topographique. Deux jours plus tard, un commandant, provenant de Madrid, interrogea tous les témoins de l'observation, lesquels ont su plus tard que leurs déclarations avaient coïncidé.

Ce cas, comme je l'ai indiqué au début, fait partie d'un ensemble d'observations survenue aux alentours de Talavera de la Reina et dans cette même ville à l'aube du 29-12-76. Les cas de Talavera, par leur chronologie, effets EM, situation des témoins, direction de l'objet et caractéristiques de celui-ci, forment un ensemble cohérent, inscrit dans le cadre plus ample de la série qui se produisit le même jour et pratiquement à la même heure, en divers points de la péninsule ibérique.

Antonio Rodriguez Santamaria
Pedro Redòn.
(traduction de Linda Traets).

Figure 2
Le point 1, situé entre Faria-Lemos et Tombos, est l'endroit où fut observé un OVNI lumineux dans la nuit du 20 au 21 octobre 1971; le point 2 indique Igrejinha où un OVNI a poursuivi une voiture à la fin du mois de novembre 1970 (8 témoins).



Le chauffeur s'étant éloigné d'une soixantaine de mètres, les jeunes filles prirent peur. L'une d'elles, Mlle Alziar, souffrant d'hypertension, quitta la voiture et appela Xavier. Cette demoiselle fut prise de vomissements dus sans doute à la trop grande tension émotionnelle du moment.

Le chauffeur revint, chacun reprit sa place et le voyage se poursuivit. L'OVNI resta constamment à l'avant du véhicule et à égale distance, environ 500 m. Il augmentait ou diminuait alternativement sa luminosité.

Ayant atteint les faubourgs de Bom Jesus, la Kombi ne fut plus accompagnée par l'OVNI apparemment disparu.

Rapport n° 2

Monsieur Omar Salera Armond est domicilié à Itaperuna. Le 11 octobre 1971, il se trouvait à Italva pour prendre le bus d'1h05 de la ligne Campo-Itaperuna. « Les 39 passagers dormaient », déclara-t-il aux enquêteurs de la SBDEV. « A la hauteur de la ferme Santa Ictéria, soit 8 km après Italva, j'ai remarqué la présence d'une lumière dont la coloration se situait entre le rouge vif et le jaune orangé, d'un diamètre apparent de 2 m, et se trouvant à environ 500 m à gauche du bus. Comparée à une colline voisine, l'altitude où se maintenait l'objet était de 700 à 1.000 m. J'ai aussitôt attiré l'attention du receveur et du conducteur. Celui-ci stoppa le bus dans les secondes qui suivirent. Les voyageurs tirés de leur sommeil descendirent afin d'observer ce phénomène alors immobile.

Après quelques discussions, chacun réintégra le véhicule et le voyage se poursuivit. Pendant les 31 derniers km du trajet, l'engin accompagna l'autocar. Sauf deux fois, il se maintint constamment devant le bus, à une hauteur estimée à 60° et exécuta des évolutions de trajectoire diverses ». Un passager suggéra au chauffeur de faire des appels de phare. Cela fait, l'OVNI disparut pour réapparaître quelques minutes plus tard. Par 5 fois, ces appels furent répétés et constamment l'engin renouvela sa même manoeuvre.

Le conducteur stoppa encore 3 fois, s'imposant ainsi un retard d'environ 10 minutes. A Itaperuna, lors de l'arrivée du bus à 2h00, il n'y avait que peu de personnes encore présentes à la halte, mais elles avaient pu apercevoir le phénomène.

Rapport n° 3

Au poste de police d'Itaperuna, les agents de service enregistrèrent la déposition de M. Laerte de Campos Hosken, relatant une observation faite dans la nuit du 20 au 21-10-71 sur la route de Tombes-Faria Lemos, approximativement au même endroit où Paulo Caetano Silveira aperçut un objet lumineux. Un engin identique fut observé par Monsieur José Brandão de Kezendo, juge, et Ruz Figueire do Neves, directeur du centre éducatif (figure 2).

Les autres cas

Pour une série de motifs dont la liste suit, l'étude que nous présentons est malheureusement incomplète ; néanmoins, il nous semble qu'assez d'éléments se trouvent rassemblés pour permettre au lecteur de se faire une opinion...

1° Paulo Caetano, très important témoin, a collaboré à fond lors de l'enquête. Incompréhensiblement, il s'oppose à toute reproduction de ses photos.

2° Des lacunes sont apparues dans les dépositions de ce témoin, dépositions recueillies respectivement le 1-10-71 et le 20-11-71.

3° Une difficulté majeure découle des étranges réactions psychiques éprouvées par les témoins après des contacts très étroits avec des extra-terrestres (amnésie).

4° Obstacle matériel : la distance Itaperuna-Rio exige de la part des enquêteurs un grand effort financier et trop de temps.

5° Le cas de Benito Miranda que nous relatons présente lui aussi des contradictions comme celui de Caetano.

Tableau chronologique

Cas	Date	Observation	Témoins
1	1970 novembre	Un OVNI accompagne une automobile	8 personnes
2	1971 22/9	1er contact avec des extra-terrestres	Paulo Caetano
3	24-25/9	Contact avec des extra-terrestres	Benito Miranda
4	10-11/10	OVNI accompagnant un bus	39 personnes
5	11/10	2e contact avec des extra-terrestres	Paulo Caetano
6	20-21/10	OVNI accompagnant une auto	3 personnes
7	15/11	1re photo d'OVNI	Paulo Caetano
8	16/11	2e photo d'OVNI	Paulo Caetano
9	17/11	3e contact avec des extra-terrestres	Paulo Caetano
10	5/12	4e contact avec des extra-terrestres	Paulo Caetano
11	19/12	Maintenu en l'air par un rayon	Paulo Caetano
12	19-20-21/12	Des OVNI survolent Itaperuna	la population
13	1972 26/2	3e photo d'OVNI	Paulo Caetano

Le contact de M. Benito Miranda avec des humanoïdes

Agé de 18 ans, ce témoin est camionneur. Marié, il habite depuis 3 ans à Cataguazes (Minos Gerais). Le 25-9-71, il est rentré chez lui avec des habits souillés de terre rouge et noire, et les yeux injectés de sang. Après que sa fille lui eut mit un onguent, il se coucha et s'endormit.

Au poste de police d'Itaperuna, dans la nuit du 25-9-71, à 2h00 du matin, la déclaration suivante a été enregistrée :

«A comparu, M. Benito Miranda, aussi connu sous le pseudonyme de « Badita », Brésilien, marié et résidant à Cataguazes, déclare alors qu'il voyageait entre Itaperuna et Cataguazes, avoir aperçu un étrange objet de forme arrondie et posé au milieu de la route. S'approchant de l'appareil inconnu, il a vu deux hommes de petite taille, mesurant 30 cm environ.

De leur ceinture, les nains sortirent un objet ressemblant à une lampe de poche d'où partait un rayon lumineux de couleur parfois bleue, parfois vermeille.

Les petits êtres dirigèrent le rayon dans sa direction et quand la lumière le frappa, le témoin fut suspendu dans l'air comme un oiseau qui plane. Chaque fois que l'intensité lumineuse du rayon augmentait, le témoin montait plus haut, allant jusqu'à atteindre une cinquantaine de mètres d'altitude. Miranda se sentait totalement paralysé, ne pouvant même pas crier.

Cinq minutes se passèrent ainsi, puis, dans le lointain, apparut une voiture tous phares allumés. Les petits êtres dirigèrent lentement leur rayon vers le sol, en direction du véhicule du témoin qu'ils ramenèrent à l'intérieur. Les nains réintégrèrent l'OVNI qui s'éleva à une vitesse foudroyante. Le déclarant dit qu'il lui fallut un quart d'heure pour retrouver son état normal, tellement il eut peur.

;Déposition reçue par l'Inspecteur Nilson Almeira Amoriu ».

Monsieur Miranda déclara que roulant en voiture en direction de Cataguazes, le 24-25 septembre 1971, vers 24h00, il s'arrêta sur le pont enjambant le Rio Carangola, afin de vérifier un défaut de direction.

Ne sachant expliquer pourquoi, il tomba soudainement endormi et ne se réveilla que vers 6h30 le lendemain, sans comprendre comment il se trouvait dans sa voiture, portant des habits souillés. Il poursuivit sa route et rentra chez lui, les yeux injectés de sang et ne se rappelant de rien. Il se plaignit dans la suite de douleurs ressenties dans tout le corps, mais surtout dans le bras et la main gauches. Dans la suite, des taches d'un rose-

---

N.D.L.R. Le lecteur peut s'interroger sur le motif qui nous pousse à inclure de tels cas dans notre revue : mais nous nous devons de l'informer des aspects délicats que revêtent maintes observations lors des contacts avec des extra-terrestres. Il est hautement probable que dans ces apparitions rapprochées, le trouble a été volontairement semé dans l'esprit humain.
De telles observations comme celles que nous allons relater ne sont pas uniques de par le monde. Sur tous les continents, les ufologues constatent des événements similaires et s'efforcent de les comprendre.
Ce récit permettra au lecteur de se faire une idée des multiples difficultés qu'impose à l'enquêteur ce genre d'observations.

rougeâtre apparurent sur le coude gauche et ses yeux larmoyants restèrent injectés de sang. Il ressentait aussi toujours une sensation de chaleur. Lorsque Miranda fut interrogé par les enquêteurs de la SBDEV 10 jours après l'incident, ces effets physiques furent constatés. La main gauche était toujours agitée d'un léger tremblement.

Le témoin accepta de se laisser soumettre à des séances d'hypnotisme dans l'espoir de trouver une explication au trou de mémoire qui l'affectait. Quant à sa déposition au poste de police d'Itaperuna, Miranda voulut s'y rendre afin de vérifier « de visu » sa signature, car il était persuadé qu'on lui avait fait une blague.

Malheureusement, les séances d'hypnose eurent lieu mais on n'obtint aucun résultat concret.

Citations de cas analogues dans la littérature :

1° **Kemsey - Australie :** Eilen Buckle (1) relate le cas d'un Australien qui dans la nuit du 27-7-71 vit par la fenêtre de sa cuisine une créature de forme humaine, au visage rond, le nez collé à la vitre et qui regardait à l'intérieur de la pièce. Le témoin se sentit soulevé du sol et fut amené par la partie supérieure de la fenêtre à hauteur d'un escalier extérieur où il tomba. Pris de panique, il se releva et s'éloigna en courant.

2° **Le cas du couple Hill :** extrait du livre « The Interrupted journey » de John G. Fuller (2).

D'autres rapports extraits des bulletins de la SBDEV sont relatifs à l'ascension ou à la descente de personnes le long de faisceaux lumineux.

Leur bulletin n° 10, p. 5, traite du cas de Luis Henrique da Silva : « ...d'un OVNI situé à une hauteur de 100 m, un être humain sortit et descendit au sol en spirale ».

Les bulletins 48/50 et 51/53 relatent l'observation d'un humanoïde descendant et remontant entre deux faisceaux lumineux projetés par un OVNI (3). Le bulletin 74/79 raconte l'observation du gaucho Dircen Goes de Sarandi. Il s'agit ici du cas de deux humanoïdes qui descendirent rapidement jusqu'au sol en décrivant un mouvement hélicoïdal autour d'un rayon lumineux projeté vers le sol à partir d'un disque volant.

Paulo Caetano Silveira et les extra-terrestres

Motivés par les manchettes des journaux cariocas (4), les enquêteurs de la SBDEV prirent la direction d'Itaperuna. Ne pouvant contacter Paulo Caetano en train de relater son aventure à la TV, ils se mirent en rapport avec Monsieur Munir Budard, qui le 22-9 examina Caetano dans le service médical d'urgence de la S.A.M.D.V. où il avait été amené par la police. Le Docteur Budard raconte que Paulo à son arrivée était fort excité, un tremblement nerveux généralisé agitait son corps. Il éprouva des difficultés à descendre de la voiture de la police et à entrer au S.A.M.D.V. Ses vêtements et ses bras étaient poussiéreux comme s'il s'était roulé sur le sol.

Comme le docteur connaissait Paulo pour l'avoir déjà examiné, il le questionna. « Qu'est-ce qui vous amène ? » Paulo répondit : « J'ai vu une chose devant moi,... je ne puis dire ce que c'était,... je n'arrive plus à me contrôler,.. vous qui me connaissez... je n'avais aucune raison de voir ce que j'ai vu... »

Après s'être calmé, il fut invité par le docteur à narrer son aventure.

Transcription de la déposition établie au poste de police d'Itaperuna.

Etat de Rio de Janeiro
Secrétariat de la Sécurité Publique
Poste de police de la 11e R.A.

« De l'Inspecteur Gilberto Alvès da Silva à Monsieur le Commissaire Airtone Mouta Teixeira : Monsieur le Commissaire,

A toutes fins utiles, je porte à votre connaissance qu'hier, à 22h00, dans ce poste de police, s'est présenté le citoyen Paulo Caetano Silveira, Brésilien, natif de cet état, de couleur blanche et habitant cette ville, rue Bonifacio Alonso n° 213, lequel relate ce qui suit :

Entre 19h30 et 20h00, il voyageait dans sa voiture de marque VW sur l'autoroute reliant notre ville à la municipalité de Natividade.

Au lieu-dit « Serraria », quasiment arrivé à Itaperuna, le déclarant eut son attention retenue par la présence d'une « soucoupe volante » posée sur la chaussée, ce qui eut pour conséquence de provoquer un arrêt du moteur. Ne pouvant mieux s'expliquer, il déclare que la

1. FSR de Londres n° de juillet-août 1971, p. 20.
2. Voir Inforespace n° 4, p. 22 et suivantes
3. FSR de Londres, Special Issue n° 3, september 1969 pp. 28-38.
4. Cela signifie de Rio de Janeiro.

portière de sa voiture s'ouvrit, il fut tiré de son siège, comme sous la contrainte d'une force magnétique et amené à pénétrer dans l'objet posé sur le sol.
Le témoin ne se rappelle aucun autre détail. Il se souvient à peine de s'être retrouvé à côté de sa voiture. Au bras gauche, la peau porte quelques éraflures.
Avant cette aventure et sur la route de Tombos, le même objet lumineux (rouge et bleu) avait essayé de l'intercepter : ce fait avait été communiqué au poste de police de cette localité minière (figure 3).
M. Paulo arrêta un médecin de notre ville qui passait par là, lui narra son aventure et lui demanda de prévenir la police.

C'est moi-même qui ai reçu sa déposition.
Je me suis immédiatement rendu sur les lieux, mais je n'ai rien vu.

Itaperuna le 23-9-71
(s) Gilberto Alves da Silva Inspecteur ».

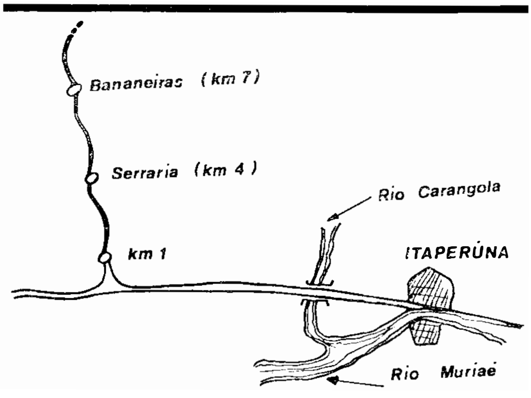
Ce médecin, le Dr Cirley Crespo, fut également interrogé. Son témoignage n'apportait rien de neuf et correspond totalement à ce qui précède. La police retrouva par la suite plusieurs autres témoins. Des détails intéressants ont été rapportés par Ernesto da Conceiçâo Henrique qui habite à 400 m à peine de l'endroit où avait eu lieu l'aventure de Paulo Caetano. Il se rappelait avoir vu une voiture s'arrêter sur la route. Son fils se trouvait chez des voisins (à 150 m de la route) d'où il avait eu une meilleure vision des faits. Il avait vu « deux petits hommes marcher autour d'une voiture arrêtée sur la route ».

Ensuite, aux diverses questions posées, il ajouta les précisions suivantes :

— « Leur taille était comparable à celle d'enfants de 7 ans ».
— « ILS » ont fait en silence un petit tour sur la route.
— « ILS » ont disparu au bout de 2 minutes environ.
— La voiture est restée 30 min. sur l'accotement de la route.

Jusqu'ici, le lecteur a pu le constater, Paulo Caetano n'a pas du tout parlé d'humanoïdes. Plus tard, il expliquera que c'était intentionnel, car cette histoire paraît de prime abord si peu crédible qu'ajouter « les petits hommes » à son récit ferait

Figure 3
Les environs d'Itaperuna avec, sur le rio Carangola, le pont de l'autoroute BR-040 conduisant à l'embranchement avec la route RJ-100 qui conduit à Tombos.



qu'absolument personne ne le prendrait plus au sérieux.

Premier contact de Caetano avec des humanoïdes

Donc, le 22-9-71 à 19h45, Caetano a remarqué qu'il était suivi par un objet lumineux. La distance entre la voiture et l'objet diminuait de plus en plus, et bientôt l'engin se mit à tourner autour de l'auto, à 3 m environ.

La luminosité dégagée était rouge et l'OVNI avait la forme d'une ellipse de 2,5 à 3 m et se déplaçait à 50 centimètres du sol. La teinte vira au blanc, d'un brillant intense et avec des reflets bleutés.

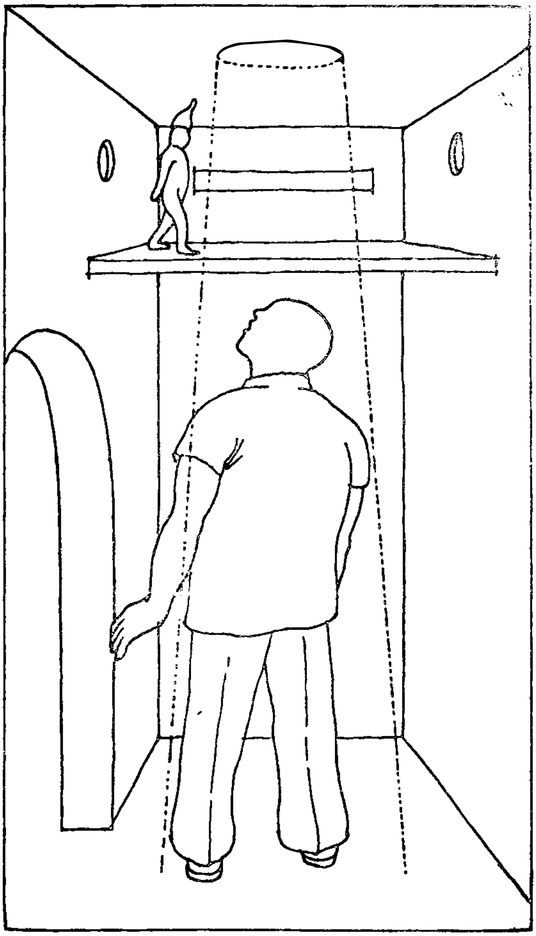
Caetano constata que sa vitesse diminuait graduellement et pourtant le moteur fonctionnait toujours ; il tenta plusieurs fois d'accélérer mais la vitesse tombait de plus en plus et bientôt ce fut l'arrêt total, avec arrêt du moteur. Il essaya de le relancer mais sans succès.

Puis l'OVNI s'écarta et il constata que sa vitesse était restée enclenchée, car la voiture fit brusquement un bond en avant, et aussitôt le moteur cafouilla et cala (5).

Paulo était « paniqué » et transpirait abondamment. Il tourna la clef de contact et cette fois le moteur fonctionna normalement. Il continua à rouler vers Tombos où il narra son histoire au bureau de police, puis reprit la route en direction de son domicile. Et par deux fois encore, l'OVNI se rapprocha très fort de la voiture.

5. Contrairement à Aische en Refail (Inforespace n° 16 p. 13) où le véhicule démarra et continua. Ici, il faut supposer que la voiture fut projetée vers l'avant, mais que l'inertie engendrée par cette lancée n'était pas suffisante pour vaincre la résistance du moteur avec un rapport embrayé.

Figure 4
Le 22 septembre 1971, Paulo Caetano vécut son premier contact avec des êtres humanoïdes : à l'intérieur d'un OVNI, dans une pièce de forme hexagonale. Il aperçut un étonnant petit personnage qui se déplaçait en un va-et-vient incessant. (Document F.S.R.).



Au lieu-dit « Serraria » à 10 km d'Itaperuna sur l'autoroute RJ 100, il aperçut dans la lumière de ses phares une masse sombre posée sur le sol et quand il fut tout près, elle « s'alluma complètement en rouge » tandis que sa voiture glissait vers le côté et s'arrêtait. Paulo entendit alors un sifflement aigu et par une porte qui venait de s'ouvrir jaillit une « clarté » qui inonda l'environnement ; trois petits êtres hauts de 90 à 110 cm parurent et s'approchèrent avec lenteur de la VW. Leurs mouvements étaient mous, sans vigueur, leurs jambes ne semblaient pas plier normalement comme le veut la marche, ils donnaient l'impression de flotter dans l'air.

Paulo Caetano, pendant ce temps, tentait vainement de sortir de sa voiture, mais il sentait ses forces l'abandonner rapidement, les humanoïdes étaient alors tout près, à moins de 10 m.

Nous avons déjà raconté comment il fut extrait de sa voiture. Ensuite, il marcha avec deux des ufonautes vers la porte de l'OVNI où le trio fut soulevé et introduit dans l'engin par une sorte de plate-forme. Une fois à l'intérieur, Paulo entendit à nouveau le sifflement tandis que la porte se refermait.

Dès son entrée, il avait été inondé par un rayon de lumière jaune tombant du plafond placé à 2,50 m de hauteur. La pièce où il se trouvait était de forme hexagonale ; sur l'une des cloisons, une fenêtre joignait les murs obliquement opposés, et derrière cette fenêtre, un humanoïde se déplaçait en un va-et-vient incessant. Lorsqu'il s'approchait d'une des cloisons, la luminosité était d'un blanc-jaunâtre, quand il allait vers le côté opposé, le ton devenait lentement bleu puis redevenait blanc-jaunâtre lorsqu'il s'éloignait (figure 4).

Il y avait encore 3 autres fenêtres dans cette pièce. Mais toutes les 2 à 3 secondes, la lumière qui jaillissait du plafond augmentait d'intensité ce qui gênait Paulo Caetano et l'empêchait de tout voir avec précision.

Il percevait cependant divers mouvements et entendait des bruits qui ressemblaient à ceux de nos interrupteurs. Il devina qu'il y avait 6 humanoïdes. Il se sentait tout à fait lucide mais ne pouvait parler. Sans cesse, le désir de fuir et de trouver un moyen pour s'échapper le harcelait.

Il dit qu'il a été examiné, mais nul ne l'a touché. Enfin, il fut ramené sur « l'ascenseur » et en compagnie de deux ufonautes il regagna la terre ferme. Là, au pied de l'OVNI, Caetano se sentit très pesant et il s'écroula sur le sol. On l'a traîné sur le sol sur 5 m environ jusqu'à la bordure de la chaussée, où il a perdu connaissance.

En revenant à lui, il vit l'OVNI qui s'élevait lentement et en oblique jusqu'à une altitude de 100 m environ, puis accéléra brusquement pour disparaître. Mais il resta encore allongé sur le sol pendant une dizaine de minutes, puis péniblement, il se releva car une voiture approchait : c'était le Docteur Crespo à qui il demanda de l'aide.

Plus tard, Paulo se rappela quelques autres détails. La face des humanoïdes était couverte d'une matière grisâtre de la même couleur que leur casque. Ce casque avait une forme qui rappelait un entonnoir. Le menton était fin. Ces gens ouvraient et fermaient la bouche mais sans émettre le moindre

son. Leurs vêtements étaient bleu clair, les épaules paraissaient hautes. La montre du témoin jusqu' alors très exacte, accusa par après des retards journaliers d'un quart d'heure.

Cas présentant des analogies

F S R de Londres (sept.-oct. 1970 p. 14) :

Il s'agit d'événements qui se sont passés en Finlande le 7-1-70 vers 16h40. « L'humanoïde grand de 90 cm était maigre et revêtu d'un costume verdâtre, chaussé de bottes arrivant au-dessus du genou. Le visage de ces êtres est pâle, leurs narines sont rectilignes, les oreilles petites et collées à la tête. L'humanoïde se servait d'une petite boîte noire émettant au travers d'un orifice circulaire une lumière vibrante de couleur jaune ».

Bulletin de l'APRO (mars-avril 1972) :

« Dans la nuit du 14-5-71, M. Wilson Witton Raw Eater et son épouse, de Gleichen-Alberta au Canada, virent un rayon de lumière pointé en direction de leur voiture. Immédiatement leur véhicule quitta le sol mais avançait encore à une vitesse de 40 à 45 miles à l'heure environ. Lorsque le rayon s'estompa, ils avaient parcouru un quart de mile et leur voiture retoucha le sol ».

Deuxième contact

Dans la nuit du 10 au 11 octobre 1971, environ 18 jours après son premier contact, Paulo Caetano se réveilla brusquement vers 3h00 du matin par l'effet d'un « choc mental » ressenti très violemment.

De son lit, il vit une lumière pénétrer par la fenêtre. Sans réveiller son épouse, il se leva, alla jusqu'à la cuisine et remarqua dans le jardin un objet identique à celui de son premier contact. L'objet se trouvait à 3 m environ de la maison et ne touchait pas le sol, mais se maintenait à une hauteur de 50 cm à peu près. A côté de l'OVNI, des petits humanoïdes pointaient une boîte dans sa direction. Ils se regardèrent ainsi pendant près de 10 min. puis Caetano ressentit un violent mal de tête.

Une fois l'OVNI reparti, Caetano retourna dans son lit, mais il ne parvint pas à se rendormir cette nuit-là.

Troisième contact

Le 17 novembre 1970, Paulo Caetano et son ami Elvio se rendirent à Natividade. Vers 21h30 eut lieu ce 3ᵉ contact. De très importantes divergences séparent complètement les versions données par chacun des deux amis. C'est pourquoi nous les reproduisons en entier. Voici le récit de Caetano :

« Nous approchions de Bananeiras lorsque je remarquai le manque de puissance de la voiture, qui fut comme en septembre poussée vers le bas-côté de la route. Le même OVNI était là, et à moins de 4 m.

Un rayon de lumière en jaillit vers l'auto et ouvrit une fois encore la portière. Les phares s'éteignirent. Un humanoïde vêtu d'un habit rose s'approcha et conduisit les deux amis à bord.

Par gestes, les ufonautes demandèrent à Paulo de s'étendre sur une petite table, les jambes pendantes et la tête sur un traversin. Du plafond, ils détachèrent un appareil qui ressemblait aux émetteurs de rayons X. Cet appareil fut posé sur le bras de Paulo qui vit qu'on incisait son coude et qu'on récoltait l'épanchement sanguin. Après quoi, la plaie fut « soufflée » et il éprouva une sensation de vive chaleur. Le tout avait duré 2 minutes.

Puis les humanoïdes lui montrèrent des cartes géographiques : elles représentaient Itaperuna. Sur un des panneaux il y avait aussi la représentation d'une explosion atomique. Le tout n'excéda pas les 5 minutes.

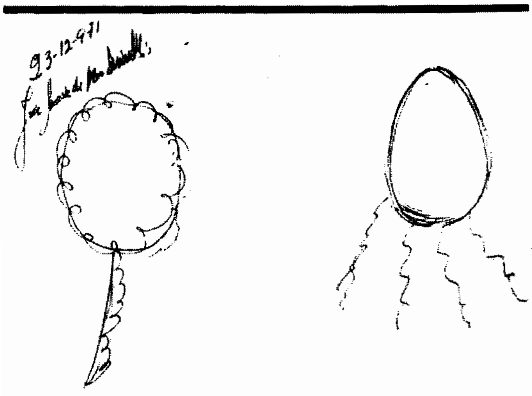
Il se souvient d'avoir été « récupéré » par son ami Elvio, mais ne se rappelle plus comment il est revenu à Itaperuna. Quand à Elvio, voilà ce qu'il relate :

« A proximité de Bananeiras, Paulo devint excessivement nerveux, prétendant que nous étions suivis par une soucoupe volante. Mais c'était un autobus qui roulait derrière nous, maintenant une distance raisonnable entre lui et nous. Peu après, Paulo ralentit et s'arrêta et j'ai dû lui porter assistance car il s'affalait lentement. J'ai ouvert la portière pour aérer. Non sans difficulté, j'ai pu remettre mon camarade sur pied, mais nous sommes rentrés à Itaperuna en autobus, et Paulo a été réexaminé par les médecins du S.A.M.D.V, Ces faits ont été communiqués au poste de police d'Itaperuna qui récupéra la voiture restée sur place ».

Quatrième contact

C'était le 5 décembre 1971. Tout se déroula exactement comme les autres fois, mais cette fois,

Figure 5
Dessins effectués par le propriétaire de l'hôtel Meirelles d'Itaperuna de l'OVNI qu'il put observer, en compagnie de son épouse, dans la soirée du 21 décembre 1971, vers 20 h 45. (Document S.B.D.E.V.).



les extra-terrestres délivrèrent un message à Paulo Caetano. Sans ouvrir la bouche, par télépathie donc, ils lui déclarèrent être en mission de paix, et qu'ils préparaient les gens à leur prochaine venue.

Ultime tentative de contact

Quinze jours plus tard, le 19 décembre 1971 à 20h30, Paulo Caetano en route pour aller voir un client aperçut une fois de plus l'OVNI qu'il connaissait si bien, à deux km de distance de l'endroit où il se trouvait. Spontanément, il sortit de sa voiture pour s'approcher de l'appareil.
Lorsqu'il en fut plus près, à une distance d'environ 100 m, il fut enveloppé d'un rayonnement lumineux et se trouva suspendu dans l'air à une vingtaine de centimètres du sol.
Quelques instants plus tard, l'OVNI s'éleva tout droit vers le ciel et s'éloigna.
En rentrant à Itaperuna, il fut étonné par l'émoi de ses concitoyens : ils avaient vu d'étranges engins dans le ciel.

Les photographies

1. Le 15-11-71 vers 20h00, Paulo Caetano prit quatre photos, dont deux valables, d'un OVNI qui se trouvait à une distance de 500 m.
2. Le 16-11-71, encore deux photos, dont une bonne.
3. Le 26-2-72, vers 19h30, il réussit cette fois une série de 12 photos qui montrent des cercles lumineux dans le ciel.
   Les meilleures ont été publiées le 4 mars 1972 dans le journal « Ultima Hora » de Rio.

Autres témoignages de la présence d'extra-terrestres à Itaperuna

Aux premières heures du jour, le 20-12-71, M. Manuel administrateur du champ d'aviation de la ville remarqua une forte lumière qui s'approchait. Pensant que c'était un avion qui amorçait son atterrissage, il se rendit à l'aérodrome. Arrivé à une centaine de mètres de la piste, il vit posé sur le sol un appareil ovale, éclairé de l'intérieur par une forte lumière bleuâtre. Parvenu à une cinquantaine de mètres, il estima que l'engin avait environ 2,50 m de haut et aperçut à côté de l'OVNI un petit humanoïde de 90 cm qui contourna son appareil et fixa intensément M. Manuel pendant 3 à 4 minutes. Le nain était nu-tête et portait un habit de couleur verdâtre. Puis, tournant le dos à M. Manuel, il s'éleva dans les airs, dépassa le sommet de son OVNI, resta ainsi suspendu quelques instants et enfin toujours en position verticale, il se laissa glisser dans son OVNI par la coupole.

Les 19, 20 et 21 décembre 1971 furent fertiles en observations d'OVNI. Environ 250 personnes signalèrent la présence d'objets transparents de petite dimension (fig. 5). Mais ces cas de transparence ne sont pas rares. La FSR relate des observations analogues dans ses numéros de mai-juin 1964, juillet-août 1968, et septembre-octobre 1969.

Il existe d'autres affaires où il est question d'extra-terrestres réintégrant un OVNI par la voie des airs. Ainsi le cas de Cussac (France), décrit dans le n° de juillet 1968 de la revue du GEPA.

Le 28-8-67, à 10h30, deux jeunes bergers observèrent quatre nains gambadant près d'une sphère. Ils rentrèrent dans leur engin la tête la première par la partie supérieure, après s'être élevés dans l'air sans nul moyen mécanique apparent. Le dernier des quatre rejoignit l'OVNI après une ascension d'une quinzaine de mètres de haut.

Il y a aussi le cas de Kiunula (Finlande) (FSR, n° de sept.-oct. 71 p. 18).

Le 5-2-71, à 15h00, un être de 90 cm de haut s'est approché du témoin à petits pas rigides. Il portait un vêtement fait d'une seule pièce. Puis il s'est éloigné et s'est élevé dans l'air en se dirigeant vers l'OVNI. Le témoin réussit à saisir le pied de l'extra-terrestre au moment où il s'élevait, mais il dut lâcher prise tant une vive brûlure lui affecta la main. Les séquelles de cette brûlure restèrent bien visibles pendant près de deux mois.

Autres contacts avec des humanoïdes

Mme Geni Mario Santana âgée de 23 ans et infirmière à Itaperuna.

En 1969, après avoir préparé le repas de son mari, elle entendit frapper à la porte. En ouvrant, elle se trouva en présence d'un individu haut d'1 m ou d'1,15 m. Il avait les yeux bridés comme ceux des Japonais. Mme Geni lui demanda ce qu'il voulait, mais elle ne réussit pas à comprendre la réponse, car il parlait une langue inconnue. Sa bouche était grande, et le nez fin. Il avait la peau couverte de poussière. Il baissa la tête, qui était couverte d'un tissu bleuâtre, et s'en alla. Son vêtement était large et ressemblait à une salopette foncée.

Aucune réaction d'animaux ne fut notée.

Ces quelques exemples tirés de la littérature mondiale montrent bien que le cas de Paulo Caetano Silveira, bien qu'invraisemblable, n'est nullement unique en son genre.

Texte et traduction de
Michel Abrassart et Claude Bourtembourg.

N.D.L.R. **Commentaire.** En comparant ces deux récits, d'importantes questions nous viennent évidemment à l'esprit ! Paulo Caetano est-il un mystificateur particulièrement inconscient, mentant à tort et à travers sans se soucier du tout de la crédibilité du récit ? Ou est-il, tout bêtement, un névrosé, un complexé qui transforme ses phantasmes en réalités ?
Il serait facile de le croire, malheureusement le phénomène OVNI, simple dans sa complexité, quitte souvent le domaine de la physique pour franchir allègrement le seuil du paranormal, seuil que bien peu d'entre nous commencent à entrevoir.
Dans le monde entier, tous les groupements sérieux connaissent de tels faits, et les classent sans les comprendre. Est-ce une raison suffisante pour les rejeter systématiquement ?
Nous sommes fortement opposés à ce rejet car intimement convaincus de la faculté qu'a le phénomène d'induire au niveau du subconscient de certains témoins de tels excès, pouvant même aller jusqu'à l'apparition de stigmates et ceci, hors de tous contextes religieux.
Quelles portes nous apprêtons-nous à entrebâiller ?
Que nous réserve donc la recherche ufologique ?

Références :

1. Dr. Walter Karl Bühler, Discos Voadores em Itaperuna - Estado do Rio - 1a parte, Boletims SBEDV nº 81-84, julho - Fevereiro 1972, pp. 248-251.
2. Discos Voadores em Itaperuna - Estado do Rio - 2d parte, Boletims SBEDV nº 85-89, março - dezembro 1972, pp. 6-20.

Les vendredi 27 et samedi 28 novembre 1981

2ème forum de la recherche parallèle

Organisées conjointement avec le groupe KADATH, ces deux journées verront se succéder films et conférences consacrés aux mystères de l'archéologie, aux problèmes d'OVNI, et aux sujets connexes.

Réservez dès aujourd'hui ces dates dans votre agenda.

Nous pouvons dès maintenant vous proposer le programme suivant :

— une grande **conférence inédite de Jean-Claude Bourret** le vendredi soir;

— le samedi, l'astronome et **chroniqueur scientifique d'Antenne 2, Pierre Kohler,** exposera ses vues sur les progrès récents en exobiologie et sur les « trous noirs ».

Ce sont là les deux points forts que nous vous proposons, mais d'autres sont encore en préparation. Une importante exposition sur le phénomène OVNI (une cinquantaine de panneaux) sera également présentée.

Du côté de KADATH, des films et des exposés divers sont également prévus et nous les évoquerons sous peu. Retenez cependant le thème du samedi soir : une grande soirée-débat avec les meilleurs spécialistes qui nous parleront de ce mystère toujours actuel qu'est l'**Atlantide.**

Une dernière précision : ce deuxième forum sera organisé dans le magnifique complexe de l'**Auditorium du Passage 44** à Bruxelles.

On nous écrit...

Le test de Quarouble

Nettoyées de leur brouillard polémique, les deux lettres de lecteurs publiées dans le n° 53 d'**Inforespace** p. 35, posent simplement la question de savoir ce qui se passe quand un **groupe de transformation** rencontre des éléments nouveaux, ou supposés tels.

Voyons donc les deux éléments cités à propos de Quarouble.

1. Boukak

Selon M. Gouiran c'est un mot vietnamien qui signifie « conard », etc... A supposer que cette indication soit exacte, elle ne supprime en rien le fait que le même vocable est un **mot-valise** englobant la contraction patois-français des mots **abounir** et **caqueter,** en rapport avec le comportement de la poule. L'existence du mot vietnamien ne peut qu'ajouter un **calembour international,** d'origine asiatique.

Une telle ambiguïté linguistique est en parfaite harmonie avec l'ambiguïté de la description générale recueillie par Thirouin, dans laquelle Dewilde souligne les aspects à la fois « asiatiques » et « européens » du visage des ufonautes, tout en ajoutant que pour le langage, l'enchaînement des sons lui paraît plutôt européen. (cf H. Durrant, **Premières enquêtes sur les humanoïdes,** Ed. Laffont, pp. 55-56).

L'injure étant lancée à la cantonade et paraissant totalement incomprise du témoin, il n'y a pas de contradiction formelle avec les gestes d'amitié. Du même coup l'hétérogénéité **des modèles physiques d'origine** ou plutôt des **fragments** de tels modèles, apparaît au premier plan. Même vietnamien, le mot **boukak** n'est pas plus **extraordinaire** qu'**abounir** et **caqueter.**

2. L'envie de fuir

Cette fois, M. Anciaux invoque une interview de Dewilde dans « **Moustique** » du 14 novembre 1954, selon laquelle le témoin déclare qu'après avoir voulu **poursuivre** les silhouettes, il **changea d'idée** en voyant les petits scaphandriers et **eut envie de tourner les talons.**

D'où il faudrait conclure que n'ayant **jamais** eu le désir d'attraper les petits scaphandriers, tout le groupe de transformation s'écroule comme un « château de cartes » (sic).

Rappelons simplement :

1°) - Le récit de « **Moustique** » est une variante isolée qui s'oppose à la version initiale, **(Parisien Libéré, 13 septembre 1954, Samedi-Soir, 14 octobre 1954),** au rapport des enquêteurs, (Aimé Michel **M.O.C.** pp. 65-66), aux déclarations encore confirmées par Dewilde à Lob et Gigi **(Imagine** 1976, p. 6) et à R.L. Mary **(Ne résistez pas aux Extraterrestres,** Ed. du Rocher 1980, p. 47).

Malgré les variantes particulières, il en résulte toujours qu'en voyant les deux petits scaphandriers à la **lueur de sa lampe torche, à l'angle de sa maison,** il a voulu leur couper la route, les poursuivre, et même attraper au moins l'un d'eux. Qu'à ce même instant, il ait eu **envie de tourner les talons,** comme il est précisé dans **« Moustique »,** c'est très possible. Car le propre de l'homme est de **pouvoir ressentir simultanément des sentiments très contradictoires.**

Et l'envie de poursuivre et attraper les « petits êtres » était la plus puissante, puisque Dewilde a effectué, en effet, cette poursuite **tout le long des quelques mètres de la palissade. Il ne s'est arrêté qu'au portillon.** (Tout près de la voie ferrée et de la soucoupe).

A ce moment là l'**immobilisation** subite du témoin est-elle le produit d'une **inhibition** d'origine extérieure (un rayon réellement paralysant) ou d'un **blocage intérieur** de l'envie de poursuivre et attraper, par une aggravation de l'envie de fuir ? Le témoin lui-même se pose la question. Mais entre les deux modes d'explication, il subsiste un **invariant capital :** en arrivant au portillon il n'y a aucune renonciation volontaire et tranquille à la poursuite : **la poursuite commencée pour attraper au moins l'un des « petits êtres »** a été **subitement et brusquement bloquée.**

L'article de **« Moustique »** est d'un grand intérêt. Incomplet sur un point, il est plus complet sur un autre. C'est tout à fait classique dans l'étude des variantes.

Si je n'ai pas abordé le problème des **empreintes matérielles** sur les traverses, c'est qu'il s'agit d'un tout autre problème et qu'il est affecté de graves contradictions, même pour le 10 septembre. En attendant d'en reparler, on peut seulement dire que le groupe de transformation déjà établi pour les **empreintes mentales** exclut d'avance la possibilité de découvrir dans le second « incident » des empreintes **matérielles, authentiques** et **identiques** à celles du premier incident.

Les nouveaux éléments qui peuvent surgir et qui surgissent, en effet, très souvent à retardement en ufologie, ne peuvent pas supprimer rétroactivement l'existence des groupes de transformation. Ce sont, au contraire, les groupes de transformation qui les intègrent ou les excluent.

Michel Carrouges.

— **LA CHRONIQUE DES OVNI,** de Michel Bougard (éd. J-P Delarge); une approche originale du phénomène OVNI à travers diverses époques qui montre bien que ces mystérieux objets ont sillonné le ciel bien avant 1947 — **460 FB.**

— **A IDENTIFIER ET LE CAS ADAMSKI,** de Jean-Gérard Dohmen (éd. Travox); premier ouvrage belge d'expression française traitant du phénomène OVNI, avec récits d'observations en Belgique — **490 FB.**

— **MYSTERIEUX OBJETS CELESTES,** d'Aimé Michel (éd. Seghers); une réédition attendue et un ouvrage capital. Il faut avoir lu cette longue enquête sur la grande vague française de 1954 écrite par le pionnier de la recherche ufologique — **440 FB.**

— **LA NOUVELLE VAGUE DES SOUCOUPES VOLANTES.** de Jean-Claude Bourret (éd. France-Empire); ouvrage où ont été réunis les meilleurs extraits de l'émission du même nom diffusée sur France-Inter, ainsi que de nombreux entretiens ou cas que la station n'avait pas eu la possibilité de diffuser — **320 FB.**

— **LE NOUVEAU DEFI DES OVNI,** de Jean-Claude Bourret (éd. France-Empire); les dossiers de la Gendarmerie Française, des enquêtes inédites, et les avis récents des principaux chercheurs français : en particulier les travaux de Jean-Pierre Petit sur la propulsion magnétohydrodynamique des OVNI — **365 FB.**

— **OVNI, L'ARMEE PARLE,** de Jean-Claude Bourret (éd. France-Empire); le quatrième ouvrage du journaliste de TF-1 où il révèle les dossiers secrets de certains services secrets et les nombreux rapports de l'Armée et de la Gendarmerie Françaises — **340 FB.**

— **MYSTERIEUSES SOUCOUPES VOLANTES,** de Fernand Lagarde et le groupement « Lumières dans la Nuit » (éd. Albatros); œuvre collective nous présentant les réflexions sur le sujet de chercheurs comme Aimé Michel et Jacques Vallée et décrivant des voies de recherches possibles pour une étude approfondie du phénomène — **350 FB.**

— **LE NŒUD GORDIEN OU LA FANTASTIQUE HISTOIRE DES OVNI,** par Thierry Pinvidic (éd. Albin-Michel). Dans un premier temps, l'auteur expose ce que l'on sait vraiment au plus haut échelon de la hiérarchie militaire française ou des agences gouvernementales américaines. Il révèle, entre autres, les études menées par la NASA sur les OVNI observés dans l'espace par les astronautes et illustre l'embarras des Nations-Unies où les OVNI sont désormais à l'ordre du jour. Thierry Pinvidic analyse d'autre part les huit hypothèses principales émises à ce jour. — **375 FB.**

— **ET SI LES OVNI N'EXISTAIENT PAS ?,** de Michel Monnerie (éd. Les Humanoïdes Associés); un livre intelligent et courageux qui prend le parti de dire que les méprises sont plus courantes qu'on ne le croit, ce qui permet à l'auteur de proposer son hypothèse socio-psychologique pour expliquer les OVNI — **325 FB.**

— **LES SOUCOUPES VOLANTES VIENNENT D'UN AUTRE MONDE** et **BLACK-OUT SUR LES SOUCOUPES VOLANTES,** de Jimmy Guieu (éd. Omnium Littéraire); deux « classiques » de l'ufologie française, récemment réédités — **265 FB** le volume.

— **SOUCOUPES VOLANTES, 20 ANS D'ENQUETES,** de Charles Garreau (éd. Mame); ce pionnier de la recherche sérieuse sur les OVNI en France, fait le point de sa longue expérience — **250 FB.**

— **FACE AUX EXTRATERRESTRES,** de Charles Garreau et Raymond Lavier (éd. J-P. Delarge); avec un dossier de 200 témoignages d'atterrissages en France — **395 FB.**

— **DES SIGNES DANS LE CIEL,** de Paul Misraki (éd. Mame); ouvrage de réflexion, abordant sous un angle original la question des relations entre OVNI et phénomènes religieux. — **320 FB.**

— **CHRONIQUE DES APPARITIONS EXTRATERRESTRES,** de Jacques Vallée (éd. Denoël); expose les vues très personnelles de l'auteur sur l'ufologie; comprend un catalogue de 900 cas d'atterrissage — **345 FB.**

— **LE COLLEGE INVISIBLE,** de Jacques Vallée (éd. Albin Michel); dans lequel l'auteur tente de relier les OVNI aux phénomènes para-psychologiques — **310 FB.**

— **LES OBJETS VOLANTS NON IDENTIFIES : MYTHE OU REALITE ?,** du Dr J. Allen Hynek (éd. Belfond); un ouvrage dans lequel le Dr Hynek explique pourquoi il faut tenter l'aventure de l'étude sérieuse du phénomène OVNI en dévoilant des documents inédits et sa conception des études à mener — **340 FB.**

— **AUX LIMITES DE LA REALITE,** de J. Allen Hynek et Jacques Vallée (éd. Albin Michel); quand deux des plus célèbres ufologues se livrent à un échange de réflexions profondes sur la nature des OVNI, les principaux cas et leur analyse, ainsi que sur les voies de recherches actuellement entreprises — **395 FB.**

— **LES OVNI EN U.R.S.S. ET DANS LES PAYS DE L'EST,** de Julien Weverbergh et Ion Hobana (éd. Robert Laffont); pour la première fois en langue française, un dossier sur les nombreuses observations d'OVNI d'au-delà le « Rideau de fer » — **440 FB.**

— **ALERTE GENERALE OVNI,** par Léonard Stringfield (éd. France-Empire); préfacé par le Major D.E. Keyhoe, voici un ouvrage qui est un remarquable condensé des preuves de la réalité des OVNI et plus particulièrement en ce qui concerne la découverte d'êtres humanoïdes à bord d'OVNI récupérés par certains services secrets — **325 FB.**

— **LE LIVRE DES DAMNES,** de Charles Fort (éd. Losfeld); premier recenseur de phénomènes curieux de l'espace, Fort a réuni dans cet ouvrage une incroyable collection de faits la plupart encore inexpliqués de nos jours — **350 FB.**